

**DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA RODOVIA ANTÔNIO
MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA TREZE – LAGARTO, SERGIPE**



**GABRIELLA RODRIGUES DE LIMA
2020**



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CAMPUS DE LARANJEIRAS

**DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA
RODOVIA ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA
TREZE – LAGARTO, SERGIPE**

GABRIELLA RODRIGUES DE LIMA

LARANJEIRAS

2020

GABRIELLA RODRIGUES DE LIMA

**DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA
RODOVIA ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA
TREZE – LAGARTO, SERGIPE**

Monografia apresentada ao Departamento de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de
Sergipe em Laranjeiras, SE, como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e
Urbanismo.

Orientadora: DR^a. Ana Maria de Souza Martins
Farias

LARANJEIRAS – SE

2020

GABRIELLA RODRIGUES DE LIMA

**DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA RODOVIA
ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA TREZE – LAGARTO,
SERGIPE**

Trabalho de conclusão de curso II, apresentado ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe, avaliado pela seguinte banca examinadora:

Orientadora:

Prof^a Dr^a Ana Maria de Souza Martins Farias
Universidade Federal de Sergipe

Examinadora:

Prof^a Dr^a Raquel Kohler
Universidade Federal de Sergipe

Examinadora:

Prof^a. Ma. Lygia Nunes Carvalho
(Convidada externa)

LARANJEIRAS – SE

2020

Dedico este trabalho a Deus, aos meus pais, ao meu esposo (Mesaque Alves) e filha, aos meus amigos e familiares, os quais foram meu alicerce durante toda essa jornada, compartilhando comigo as lutas e vitórias que tornaram este sonho realidade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pois muitas vezes pensei em desistir e ele sempre me deu forças para lutar pelo meu sonho.

Ao meu esposo e filha, agradeço a paciência, amor, carinho e apoio em todos os momentos que passamos perto e longe ao mesmo tempo, saibam que são minha base.

Aos meus pais, irmãos e familiares, que mesmo longe a compreensão e apoio foram sempre insubstituíveis, em especial a minha mãe/amiga Gêlza Maria, que com todo seu amor e carinho me ensinou que a única coisa que realmente possuo e ninguém poderá tirar de mim é o conhecimento, sempre me motivando e me dando forças para continuar correndo atrás dos meus objetivos.

Agradeço as minhas amigas Geisa, Hortência, Vanessa e Virginia por todo apoio e carinho, em especial a minha amiga/comadre/irmã Fernanda Almeida, com quem sempre pude contar até nas horas mais difíceis, muitíssimo obrigada meninas.

Agradeço aos amigos e colegas que a universidade me deu, com os quais nesses anos de lutas não dividi apenas trabalhos e projetos, mas também alegrias, tristezas, batalhas vencidas e sonhos realizados, em especial aos meus melhores amigos e anjos da guarda Millena Nobre, Yasmim Tavares e José Silva, muitíssimo obrigada a todos.

Agradeço a todos meus mestres que contribuíram para minha formação, em especial aqueles que foram mais que professores tornando-se amigos e sempre me incentivando a nunca desistir dos meus sonhos.

Por fim, agradeço de coração a minha orientadora e amiga, Ana Maria pela sua paciência, amizade e dedicação.

“Arquitetura não é um curso, é um caminho, percurso. Dentre todas as artes, esta me satisfaz, tira de mim tudo o que sou capaz... Até o que não sou me faz!” -
Emanuel Souto.

RESUMO

O presente trabalho se desenvolveu com base na análise de uma zona considerada zona de transição e teve como objeto de estudo a rodovia Antônio Martins de Menezes, localizada no povoado Colônia Treze, no município de Lagarto/SE, esta considerada, até o presente momento, um forte eixo de ligação entre a região Centro-sul do estado de Sergipe com a capital Aracaju. A escolha pelo objeto de estudo está relacionada à temática de urbanismo de risco, este considerado um tema relativamente novo no âmbito da arquitetura e do urbanismo. A existência de uma rodovia de tráfego intenso em meio a uma área urbanizada cria de certa forma uma barreira urbana, prejudicando a vida das pessoas que necessitam cruzá-la diariamente. Desta forma, este trabalho tem como objetivo geral propor medidas que possam mitigar os impactos ocasionados pela existência da rodovia Antônio Martins de Menezes em meio a um ambiente urbanizado, e atrelados ao objetivo geral estão os objetivos específicos que são: estudar os pontos críticos existentes na rodovia, propor intervenções projetuais que atendam as normas de acessibilidade e propor intervenções paisagísticas na região lindeira da rodovia visando melhorar a qualidade de vida dos moradores e transeuntes. Abordar um tema relativamente novo é uma tarefa difícil, pois a bibliografia ainda é escassa. Para alcançar o objetivo proposto as metodologias adotadas foram desenvolvidas em quatro etapas, na busca por formas de melhorar a área analisada. Diante das análises desenvolvidas, este estudo propõe, a partir de um diagnóstico da área, diretrizes que possam ser aplicadas na área analisada, apresentando propostas de diretrizes como resultado para nortear decisões futuras, deixando claro que a realização de um planejamento participativo em conjunto a comunidade é de suma importância para que se possam atingir os objetivos propostos.

Palavras-chave: zona de transição; urbanismo de risco; acessibilidade; paisagismo.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Vista parcial da rodovia Harbor Drive antes das intervenções.....	32
Figura 02 – Vista parcial do parque Tom McCall mostrando ao fundo a ponte Hawthorne.....	33
Figura 03 – Vista parcial da autoestrada de Cheonggyecheon antes da demolição.....	33
Figura 04 – Vista parcial mostrando o canal revitalizado.....	34
Figura 05 – Vista aérea mostrando parte da California 480 antes das intervenções.....	34
Figura 06 – Vista do parque localizado no Pier Freeway e ao fundo a Ponte Golden Gate.....	35
Figura 07 – Vista aérea mostrando parte da autoestrada antes das intervenções.....	35
Figura 08 – Vista aérea mostrando parte da área transformada em parque urbano.....	36
Figura 09 – Vista aérea mostrando a autoestrada Park East Freeway antes das intervenções.....	36
Figura 10 – Perspectiva da área onde será construído o Park East Corridor.....	37
Figura 11 – Esquema de funcionamento do projeto intervenção Cultura Urbana.....	37
Figura 12 – Vista parcial do projeto intervenção Cultura Urbana já em funcionamento.....	38
Figura 13 – Vista dos tubos da horta intervenção Cultura Urbana.....	38
Figura 14 – Croqui do esquema de projeto intervenção Cultura Urbana em perspectiva.....	39
Figura 15 – Planta baixa do projeto intervenção Cultura Urbana.....	39
Figura 16 – Vista parcial mostrando os tubos do projeto intervenção Cultura Urbana.....	40
Figura 17 – Painel informativo de como funciona o projeto intervenção Cultura Urbana.....	40
Figura 18 – Vias preferenciais para pedestres: tráfego local (Rua dos Carijós).....	41
Figura 19 – Síntese da dinâmica urbana do centro de Belo Horizonte - Período diurno.....	42
Figura 20 – Análise de uso e ocupação do solo do centro de Belo Horizonte.....	43
Figura 21 – Localização geográfica do município Lagarto-SE.....	46
Figura 22 – Localização da cidade de Lagarto em relação às cidades circunvizinhas.....	47
Figura 23 – Antônio Martins de Menezes (1959).....	49
Figura 24 – Vista parcial da região central do povoado Colônia Treze.....	52
Figura 25 – Localização da cidade de Lagarto em relação às cidades circunvizinhas.....	52
Figura 26 – Localização do povoado Colônia Treze em relação aos povoados confrontantes.....	53
Figura 27 – Vista aérea das curvas de níveis do povoado Colônia Treze e região.....	53
Figura 28 – Delimitação da área de estudo.....	54
Figura 29 – Mapa de uso e ocupação do solo.....	55

Figura 30 – Mapa NOLLI.....	56
Figura 31 – Mapa de gabarito de altura.....	57
Figura 32 – Mapa de fluxos e conectividades.....	58
Figura 33 – Mapa hierarquia de vias.....	59
Figura 34 – Mapa de cobertura vegetal.....	60
Figura 35 – Mapa de percepção visual.....	61
Figura 36 – Vista parcial do ponto de ônibus.....	62
Figura 37 – Vista parcial da rodovia Antônio Martins de Menezes.....	62
Figura 38 – Percepção de risco devido ao desembarque e travessia perigosa.....	63
Figura 39 – Embarque de passageiro em local inapropriado.....	63
Figura 40 – Acesso a pista do Pau Grande, 2019.....	64
Figura 41 – Pavimentação de ruas.....	64
Figura 42 – Vista parcial das calçadas as margens da rodovia.....	65
Figura 43 – Vista parcial da Praça Santa Luzia.....	65
Figura 44 – Travessia de pedestre na rodovia Antônio Martins de Menezes.....	66
Figura 45 – Escassez de locais de transição seguros para pedestres.....	66
Figura 46 – Pirâmide de Mobilidade Sustentável.....	69
Figura 47 – Benefícios da presença de arborização.....	70
Figura 48 – Classificação quanto ao porte da árvore.....	70
Figura 49 – Pau-ferro (<i>Caesalpinia leiostachya</i>).....	73
Figura 50 – Oiti (<i>Licania tomentosa</i>)	74
Figura 51 – Ipê amarelo.....	75
Figura 52 – Ipê roxo.....	75
Figura 53 – <i>Clúsia Fluminensis</i>	76
Figura 54 – Ixora.....	77

SUMÁRIO

RESUMO

LISTA DE FIGURAS

INTRODUÇÃO.....16

CAPÍTULO I

1. REVISÃO BIBLIOGRAFICA.....20

1.1. ANÁLISE DO ESPAÇO EM TRANSIÇÃO - URBANO E RURAL.....21

1.2. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE.....24

1.2.1. Urbanismo de risco.....26

1.3. PERCEPÇÃO DA PAISAGEM.....27

CAPÍTULO II

2. ESTUDOS DE CASO.....32

2.1. RODOVIAS QUE SE TORNARAM PARQUES URBANOS.....32

2.1.1. Harbor Drive, Portland – EUA.....32

2.1.2. Cheonggyecheon, Seul – Coréia do Sul.....33

2.1.3. Pier Freeway, São Francisco.....34

2.1.4. Madrid Río, Madrid.....35

2.1.5. Park East Freeway, Milwaukee.....36

2.2. INTERVENÇÃO URBANA EM RODOVIA NA SUÍÇA.....37

2.3. REQUALIFICAÇÃO DE VIAS PREFERENCIAIS PARA PEDESTRES NO HIPERCENTRO, BELO HORIZONTE.....41

CAPÍTULO III

3. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.....46

3.1. LAGARTO: UM POUCO SOBRE A SUA HISTÓRIA.....46

3.2. ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES E O SURGIMENTO DO POVOADO COLÔNIA TREZE.....48

4. POVOADO COLÔNIA TREZE – UMA ZONA DE TRANSIÇÃO.....52

4.1. ANÁLISE DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.....55

4.2. ANÁLISE DOS CHEIOS E VAZIOS (MAPA NOLLI).....56

4.3. ANÁLISE DO GABARITO DE ALTURA.....57

4.4. ANÁLISE DOS FLUXOS E CONECTIVIDADES.....58

4.5. HIERARQUIA DE VIAS.....59

4.6. ANÁLISE DA COBERTURA VEGETAL.....60

4.7. PERCEPÇÃO VISUAL (PROBLEMAS E POTENCIALIDADES).....61

CAPÍTULO IV

5. DIRETRIZES PROJETUAIS PARA MELHORIA DA ÁREA ANALISADA.....	69
5.1. DIRETRIZES URBANÍSTICAS.....	71
5.2. DIRETRIZES PAISAGÍSTICAS.....	71
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	78
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	81
ANEXOS.....	84

An aerial, black-and-white photograph of a highway interchange and surrounding urban landscape. The highway runs diagonally from the top left towards the bottom right. A large yellow arrow-shaped graphic points to the left, containing the word 'INTRODUÇÃO' in bold black capital letters. The background shows a dense grid of streets, buildings, and green spaces, with a large circular interchange visible in the lower right.

INTRODUÇÃO



INTRODUÇÃO

O trabalho apresentado trata-se de uma análise de cunho urbanístico sobre o entorno da rodovia Antônio Martins de Menezes, visando propor diretrizes de intervenções urbanísticas que mitiguem ou reduzam os riscos eminentes e proporcionem melhoria da área analisada. Esta rodovia fica localizada no povoado Colônia Treze, na cidade de Lagarto - SE, a cerca de 13km da sede da cidade.

Nesse contexto, a história do surgimento de um lugar, conhecer um pouco sobre seus pioneiros, e todas as suas condições atuais (mobilidade, estrutura e infraestrutura, situação socioeconômica e política, etc.), dentre outros requisitos, tornam-se de suma importância para se compreender qual o grau de necessidade de qualquer que seja o local estudado, e foi com base nessa linha de pensamento que a estrutura deste trabalho se desenvolveu, embasando as tomadas de decisões projetuais para a área analisada.

O povoado Colônia Treze é tido atualmente como um dos povoados mais pujantes da cidade de Lagarto, sendo o mais populoso, considerado um forte eixo de ligação com outras cidades e com a capital sergipana, tendo como principal rota de conexão a rodovia Antônio Martins de Menezes. Foi através da vivência da autora com a área analisada que se pôde perceber as dificuldades enfrentadas diariamente pelos habitantes das regiões lindeiras da rodovia, ocasionadas devido à falta de controle no trânsito local, falta de acessibilidade e escassez de locais de transição seguros.

A questão de pesquisa que se procurou resposta neste trabalho foi: Quais intervenções projetuais devem ser realizadas ao longo da rodovia para melhorar a segurança dos pedestres e ciclistas? As respostas para essa pergunta podem levar a diversas vertentes de estudos de casos semelhantes ao da rodovia Antônio Martins de Menezes, locais que possuíam problemáticas similares, sofreram intervenções projetuais visando a valorização dos pedestres e proporcionaram melhoria na qualidade do espaço público.

A pesquisa justifica-se por se tratar de uma área urbanizada, mesmo sendo zona rural da cidade de Lagarto- SE, até o presente momento. A área de estudo apresenta inúmeros problemas atrelados a presença da rodovia, visto que a mesma se encontra em um espaço urbanizado, dificultando a vida dos moradores locais e transeuntes, tornando-se um fator importante para o desenvolvimento deste trabalho.

O objetivo geral deste trabalho é propor medidas que possam mitigar os impactos ocasionados pela existência da rodovia Antônio Martins de Menezes em meio a um ambiente urbanizado.

Na busca por garantir segurança e qualidade à área de estudo, foram adotadas propostas tais como: melhorar a acessibilidade e a mobilidade na região lindeira da rodovia Antônio Martins de Meneses. Para mais, ao objetivo geral estão atrelados os objetivos específicos que são:

- Estudar os pontos críticos existentes na Rodovia Antônio Martins de Meneses;
- Propor intervenções projetuais que atendam as normas da NBR 9050 (acessibilidade);
- Propor intervenções paisagísticas na região lindeira da rodovia e na Praça Santa Luzia;

Para atender os objetivos propostos, a metodologia utilizada para estruturar o desenvolvimento deste trabalho foi dividida em etapas, a fim de coletar o máximo possível de informações sobre a área analisada.

Metodologia para desenvolvimento do estudo:

- No primeiro momento foram feitas análises literárias e análises de estudos de caso, os quais embasaram o desenvolvimento das análises e decisões projetuais aplicadas na área de estudo;
- No segundo momento foram feitas pesquisas de campo sobre a área analisada em questão a localização, morfologia, vegetação, mobilidade, acessibilidade, etc. para melhor compreensão do local estudado;
- No terceiro momento foram analisados os impactos que a elevação da rodovia causou na mobilidade urbana e no comércio local, levantamentos fotográficos e experiências vividas “in loco”;
- No quarto momento foram catalogados os problemas e as potencialidades existentes na rodovia atualmente.

Para melhor responder a questão de pesquisa proposta esta monografia está estruturada da seguinte forma: a introdução apresenta a problematização do tema proposto; o Capítulo 2 apresenta o referencial teórico que serviu de base para compreender e estudar a temática adotada; o Capítulo 3 apresenta os projetos referenciais; o Capítulo 4 aborda a história do surgimento, localização, etc, da área de estudo e apresenta análises da área atualmente; o Capítulo 5 apresenta as diretrizes e propostas de intervenções urbanísticas desenvolvidas com base nas problemáticas e potencialidades analisadas anteriormente; por fim, as considerações finais.

An aerial, black-and-white photograph of a city landscape. A multi-lane highway runs diagonally from the top left towards the bottom right. The surrounding area is a mix of urban development, including residential neighborhoods with houses and trees, and larger commercial or industrial zones with flat roofs and parking lots. A yellow arrow graphic, pointing to the left, is overlaid on the top right portion of the image, containing the chapter title.

CAPÍTULO I

REVISÃO BIBLIOGRÁFICA



CAPÍTULO I

1. REVISÃO BIBLIOGRAFICA

Para alcançar os objetivos propostos de forma concisa, torna-se essencial realizar análises com base em teóricos que abordem temáticas com as quais se pretende trabalhar, pois servirão como norte para o desenvolvimento do trabalho científico, embasando as decisões adotadas em relação ao objeto de estudo.

O grande crescimento populacional do povoado Colônia Treze está atrelado diretamente com a rodovia Antônio Martins de Menezes, pois é sabido que a maioria dos povoamentos se desenvolve próximos a cursos d'água, ferrovias ou rodovias. Porém outrora, a existência de uma rodovia em meio a um povoamento onde há uma grande circulação de pessoas, como é o caso da área de estudo, cria uma barreira urbanística e muitas vezes a travessia gera riscos para aqueles que necessitam cruzá-la diariamente.

Vale destacar que, a existência de rodovias em áreas de transição está atrelada diretamente ao desenvolvimento de tais áreas, pois as rodovias são tidas como fortes eixos de ligação, consideradas o lócus da mudança quando se trata do desenvolvimento da urbanização e do escoamento da produção das indústrias e comércio.

Desta forma, o referencial teórico dividiu-se em três temas e um subtema abordando: **Análise do espaço em transição – rural e urbano**, utilizando os estudos de BARBOSA (2013), DEL RIO (1990), FERREIRA E SILVA JÚNIOR (2008), MIRANDA (2008), PENA [20-?], REGIS (2015), SOUZA (2008) e SPOSITO (2006); **Mobilidade e acessibilidade**, utilizando os estudos de FERREIRA E SILVA JÚNIOR (2008), MENESES (2001), OLIVEIRA E BONILA (2017) e SOUZA (2008); já o tema de **Percepção da paisagem no espaço** embasou-se em FILHO (2001), GEHL e SVARRE (2018), MASCARÓ (2004), MASCARÓ (2005) e TURKIENICZ E MALTA (1986). A partir dos estudos apresentados, um novo olhar teórico/conceitual tende a surgir e nortear as análises e decisões adotadas a respeito da área de estudo.

Por fim, com o intuito de analisar a real situação e propor medidas que mitiguem os riscos presentes na área de estudo a que este trabalho se reporta é de suma importância que haja um conhecimento mais aprofundado no subtema **Urbanismo de risco**, e através dos estudos dos temas e subtema, embasar as propostas que amenizem ou solucionem as problemáticas apresentadas na área analisada visando melhoria da mesma.

1.1. ANÁLISE DO ESPAÇO EM TRANSIÇÃO - URBANO E RURAL

Compreender de forma concisa a diferença entre zona rural e zona urbana é de suma importância para este estudo, pois a área em análise está localizada em uma zona rural, que vem se transformando em zona urbana, podendo ser considerada uma área com características de uma zona de transição.

Segundo PENA [20-?], existem maneiras distintas de se caracterizar e diferenciar a zona rural da zona urbana, o que fortalece a ideia de que a área em análise se encaixa de fato em uma zona de transição, pois a mesma possui grande adensamento populacional e desenvolve atividades do cotidiano de cidades.

“O **conceito de espaço urbano** designa a área de elevado adensamento populacional com formação de habitações justapostas entre si, o que chamamos de cidade. Já o **conceito de espaço rural** refere-se ao conjunto de atividades primárias praticadas em áreas não ocupadas por cidades ou grandes adensamentos populacionais.”

MIRANDA (2008) em sua obra aborda a relação do rural/urbano e enfatiza que ainda não é uma prática comum entre os planejadores e estudiosos analisar as problemáticas pré-existentes nas áreas de zonas de transição presentes no Brasil.

“Considerar a relação rural/urbano como problemática relevante para a reflexão sobre a questão urbana e seu planejamento, seja nos aspectos socioeconomicos, seja nos aspectos físico-territoriais, ainda não é uma prática dos planejadores. Dentre as principais causas do afastamento disciplinar do objeto, é preciso considerar que, ao longo da história do urbanismo no Brasil, os maiores interesses e conflitos pautados pela questão social estavam concentrados na cidade compacta, nas áreas centrais das cidades.” (MIRANDA, pág. 26)

Segundo MIRANDA (2008), “Não há, ainda, um conjunto de referências conceituais e técnicas de suporte ao planejamento que enfrentem os processos socioespaciais nas áreas de transição rural-urbana no Brasil.” (MIRANDA, pág. 26).

Para MIRANDA (2008), o processo de configuração espacial urbana e rural, no Brasil, é dividido em três fases: a fase inicial, que chega até o ano de 1950, prevaleceu a forte diferenciação do que vinha a ser um polo rural e um polo urbano, estes delimitados de forma clara; já a segunda fase ficou marcada pelo processo de industrialização, ocasionando o efeito migratório e o fortalecimento da urbanização, evidenciando cada vez mais a dependência do rural em relação ao forte domínio urbano; por fim, a terceira fase fica marcada, segundo a autora, pela falta de clareza quando se trata da ocupação do espaço e suas delimitações, tornando inviável discernir o que venha a ser um polo urbano de um polo rural em muitas localidades.

Planejar o desenvolvimento de áreas de transição é algo que muitos pesquisadores e urbanistas deixam de lado, porém deve-se atentar que as cidades emergentes precisam ser pensadas para atender as necessidades populacionais específicas de cada área. De acordo com o Ministério Público do Paraná:

“O planejamento é um instrumento que tem por finalidade resolver ou antever racionalmente algum problema por meio da previsão ordenada de ações estratégicas. O planejamento é processo contínuo que pressupõe a realização de várias atividades prévias e preparatórias à deliberação política, como o levantamento de dados, diagnóstico da realidade, elaboração de alternativas e propostas, e avaliação de custos e benefícios. [...]”

Atualmente o urbano não se limita apenas à parcela da população que habita especificamente na cidade. Historicamente, desde a conformação do Brasil Colônia, a relação entre cidade x campo, sempre ficou explícito que cidade se sobrepõe ao campo, dominando o capital financeiro proveniente da comercialização baseada numa economia agrícola firmada na exportação de produtos produzidos pelos agricultores da zona rural, porém com o passar do tempo as coisas mudaram e essa relação de domínio já não se pode ser percebida facilmente no país.

De acordo com SOUZA (2008):

“O modo de produção conseqüentemente articula, em volta da cidade, um conjunto de atividades complementares às suas funções, criando um espaço urbano dominante, condicionador das atividades complementares à nova ordem urbana espacial. Nessa perspectiva, passa a fazer parte do mundo urbano toda e qualquer atividade complementar às funções desenvolvidas pela cidade. Tendo início uma divisão social intra-urbana do trabalho e outra interurbana.” (SOUZA, pág. 49).

SPOSITO (2006) em sua obra discute os conceitos de cidade e campo, urbano e rural. A autora desenvolve sua obra baseada em discussões de diversos autores que também se aprofundaram na busca de se compreender de maneira clara as relações entre o urbano e o rural através de artigos desenvolvidos pelos mesmos.

No texto, A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade, a autora busca enfatizar as relações estabelecidas entre campo e cidade, e entre rural e urbano, através de análise dos espaços urbanos e da urbanização existente.

Para SPOSITO (2006), não basta simplesmente explicar as características que tornam distintos estes dois espaços. Segundo a autora, devem-se buscar formas de se compreender as interdependências e as relações estabelecidas entre os dois espaços, enfatizando a questão de analisar a relação campo-cidade partindo das análises das discontinuidades territoriais.

REGIS (2015) em seus estudos busca compreender a relação entre campo x cidade, reconhecendo a existência de áreas de transição através do uso da tecnologia e do rompimento de barreiras quando se trata do mundo rural e do urbano. Veja-se:

“Sendo assim, o mundo contemporâneo tende a diluir as cisões entre o local e o global, entre o campo e a cidade. Nesta perspectiva, o campo e a cidade não mais se dicotomizam no tocante às suas culturas, antes, são marcados por realidades distintas, mas não opostas, peculiares em sua diversidade cultural, mas que se imbricam em um contexto no qual as culturas são híbridas, criam-se e recriam-se e dialogam entre si. Desta maneira, a circulação campo cidade se intensifica, e determinadas ações se tornam homogenizadas e comuns tanto ao campo, quanto à cidade, como, por exemplo, assistir televisão, usar tendências da moda. São marcas de uma globalidade que interfere cada vez mais na cultura e nas ações individuais.” (REGIS, pág. 10)

Para FERREIRA e SILVA JÚNIOR (2008):

“O espaço urbano é caracterizado pela intensidade das atividades humanas, sendo que estas, muitas vezes, são permeadas por uma série de conflitos de natureza diversa. Esses conflitos tornam-se mais evidentes quando são observadas as vias de circulação, nas quais veículos motorizados de todo tipo, pedestres e ciclistas disputam o mesmo espaço.” (FERREIRA e SILVA JÚNIOR, pág. 222).

SPOSITO (2006) em sua obra aborda o artigo Cidade Imaginada. Cidade concebida, desenvolvido pelo autor Arthur Whitacker, que visa a compreensão e análise do que venha a ser caracterizado como urbano e rural, embasado nos conceitos de morfologia urbana e de produção, visando se entender o que venha ser de fato rural e campo, urbano e cidade. De acordo com o autor, o conceito que se aplica a definição de cidade torna-se equivocado, pois tal conceito está baseado apenas em duas vertentes: contigüidade territorial e unidade funcional. Levantando discussões voltadas mais para analisar a forma do campo e da cidade, do que propriamente processo de produção socioespacial e a morfologia, deixando evidente a necessidade de se contextualizar o processo de urbanização e a forma que se assume cada localidade.

DEL RIO (1990), em sua obra Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento, analisa as questões das conformações morfológicas dos espaços urbanizados. Os estudos realizados pelo autor, tendo como base outros autores a exemplo: Aldo Rossi e Carlos Aymonino gerou uma definição de forma simplificada do que venha a ser a morfologia urbana. Veja-se DEL RIO (1990):

“[...]Estuda, por tanto, o tecido urbano e seus elementos construídos formadores através da sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que os geram.” (DEL RIO, pág. 71).

Para BARBOSA (2013):

“Nos planejamentos de desenvolvimento atuais, tanto as áreas de transição quanto as áreas rurais, na maioria dos casos, quando são abordadas, não são analisadas de forma a reconhecer sua importância enquanto território, tampouco suas inúmeras interações com o urbano. Predominando estudos que supervalorizam o urbano e ignoram territórios igualmente importantes e amplamente influenciados por este. (BARBOSA, pág. 14).

1.2. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

A princípio deve-se compreender o contexto de mobilidade, que segundo dicionário, pode-se definir mobilidade como “facilidade para se movimentar” ou “capacidade de se mover de um lugar para o outro”, mantendo a ideia de tornar tal movimento mais prático, fluido e acessível.

Neste contexto, a análise da mobilidade é de suma importância para melhor compreensão do espaço, haja visto que, os problemas de mobilidade tornam-se relevantes quando abordam a questão das pessoas se locomoverem de um lugar a outro estando presentes atualmente não somente na área de estudo, mas em diversos pontos do país.

Segundo Oliveira e Bonila (2017), quando se fala no contexto da mobilidade se pensa apenas em teorizar e discutir essencialmente o fenômeno urbano, sem levar em consideração as possibilidades destes cenários nos espaços rurais.

Além do fenômeno da mobilidade é importante se pensar na capacidade e possibilidade de ter acesso aos diversos locais, desta forma, a rede urbana converte-se em uma grande ferramenta de análise dos fluxos e conexões, pois as rodovias atualmente no Brasil é o meio de transporte mais utilizado para o deslocamento de cargas e passageiros.

Para o geógrafo alemão, Walter Christaller existem princípios que permitem regulamentar o tamanho, número e distribuição dos núcleos de povoamento: pequenas, médias e grandes cidades, ou até mesmo minúsculos núcleos semi-rurais. Para ele, tais localidades consistem em localidades centrais, considerando que todas as cidades são dotadas de funções centrais, compostas por atividades econômicas responsáveis pela distribuição de bens e serviços.

Segundo SOUZA (2008):

“A formação de uma rede urbana sergipana independente só teve início, de fato, com o estabelecimento de um mercado interno, em função do crescimento da vida urbana, proporcionado pelo aumento da produção de exportação, exigindo a ligação dos centros produtores de alimentos para abastecimento das cidades mais desenvolvidas.” (SOUZA, pág. 92).

A mobilidade é uma ferramenta poderosíssima para analisar as interações entre os indivíduos e os espaços públicos, contudo, existem barreiras arquitetônicas que impossibilitam transições e locomoção das pessoas, não garantindo o direito a acessibilidade com segurança em muitos casos.

Na Lei N°10.098, de 19 de dezembro de 2000 barreiras são definidas como:

Qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em: barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público; barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados; barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes; barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculos que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa (PLANALTO b, 2018).

A acessibilidade não deve ser pensada somente para atender pessoas com alguma deficiência física, esta é um direito assegurado a todos. Cada vez mais as cidades estão perdendo a capacidade de permitir que as pessoas se movam com qualidade e segurança, acarretando inúmeros problemas. Vale lembrar que, “a acessibilidade é vista como um meio de possibilitar a participação e integração das pessoas nas atividades cotidianas que ocorrem no espaço construído, com segurança, autonomia e conforto” (MORAES, 2007, p.29)

Segundo o Artigo 2º da Lei Federal n. 10.098 de 19 de dezembro de 2000 (BRASIL, 2000) acessibilidade pode ser definida como:

[...] possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

A combinação de mobilidade e acessibilidade caracterizam as problemáticas das ocupações de áreas próximas a regiões lindeiras de rodovias, onde a população passa a conviver diariamente entre o povoamento e a rodovia, o que faz com que as pessoas tenham que cruzá-las frequentemente ocasionando riscos eminentes em áreas urbanizadas. Diante do que foi exposto, nota-se que há a necessidade de aprofundar o estudo sobre o que venha ser Urbanismo de risco como objetivo identificar e comparar a realidade da área analisada com o que é exigido pela Norma Brasileira ABNT 9050/2004.

1.2.1. Urbanismo de risco

Entende-se como urbanismo de risco toda e qualquer forma de ocupação que implique na segurança de qualquer indivíduo, ocasionando risco para o mesmo, como por exemplo: construções de edificações em áreas de riscos como morros ou encostas, realizadas sem o devido acompanhamento e supervisão técnica; ocupação em áreas de preservação ambiental; travessias em locais que não possuem segurança para os pedestres e ciclistas, etc.

O Brasil é tido como o país com maior número de mortes de trânsito por habitante na América do Sul. Desta forma, a segurança viária torna-se essencial para que os pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas usufruam dos espaços e haja uma boa relação entre os mesmos. No Brasil as rodovias são caracterizadas como: urbanas, rurais ou vicinais.

O transporte rodoviário motorizado ganhou estímulo durante o governo do Presidente Juscelino Kubitschek, na década de 1950, através do Plano de Metas, que teve por objetivo modernizar a economia com os interesses expansionistas da indústria automobilística estrangeira. Desde então, o território brasileiro passou a ser entrecortado por diversas rodovias no intuito de interligar e integrar todo o território nacional.

No entanto, as problemáticas provenientes da falta de manutenção, deficiência na elaboração de projetos, entre outros, acabam comprometendo a qualidade operacional gerando falta de segurança nas rodovias brasileiras, prejudicando a mobilidade e a acessibilidade.

Para MENESES (2001), os impactos das rodovias sobre as áreas urbanas que mais se destacam são: insegurança para os pedestres; poluição sonora e da água; ruídos, degradação das habitações; acidentes de trânsito; e doenças associadas à poluição.

Segundo FERREIRA e SILVA JÚNIOR (2008), a literatura que trata dos impactos de inserção de rodovias em áreas urbanizadas é ainda muito escassa. Para os autores fica evidente que deveria haver uma maior preocupação pelo assunto, pois, “A localização da rodovia num ambiente urbano potencializa os impactos, uma vez que coloca a população em contato com todos os riscos associados à rodovia.” (FERREIRA e SILVA JÚNIOR, pág. 224), evidenciando que os impactos ocasionados pela inserção da rodovia e do tráfego gerado pela mesma acabam prejudicando de certa forma a mobilidade e a acessibilidade local, pois a rodovia acaba gerando um efeito de barreira para aqueles que necessitam cruzá-la diariamente para desempenhar atividades cotidianas.

Para FERREIRA e SILVA JÚNIOR (2008):

“A rodovia (se compreendida como uma grande via no tecido urbano) exerce claramente a função de barreira, influenciando o tráfego local de veículos motorizados a partir da ampliação das distâncias a serem percorridas, por exemplo. Os pedestres, já tradicionalmente os menos favorecidos na disputa pelo espaço de circulação, os mais prejudicados, pois, além de serem mais frágeis perante os veículos motorizados têm impedido o usufruto pleno do espaço urbano.” (FERREIRA e SILVA JÚNIOR, pág. 225).

1.3. PERCEPÇÃO DA PAISAGEM

A percepção da paisagem vem se tornando algo irrelevante para a maioria das pessoas por causa do dia-a-dia corrido que as mesmas vivem, porém sabe-se que é de suma importância para a população o contato diário com os espaços fora das edificações.

Para TURKIENICZ E MALTA (1986), ao falar da paisagem muitos remetem o pensamento para as áreas verdes ou locais bonitos, porém no âmbito geral a paisagem é o espaço consolidado como um todo, repleto de elementos que a constituem de fato. Para os autores devem-se fazer questionamentos sobre a maneira de como as pessoas veem a cidade atualmente.

A paisagem pode se tornar instrumento da arquitetura paisagística ou do planejamento da paisagem, estando diretamente ligada com a conformação do desenho urbano, interferindo na vida das pessoas que se apropriam dos espaços. Veja-se TURKIENICZ E MALTA (1986):

“Ao falarmos de Desenho Urbano, estamos automaticamente nos referindo a uma forma de intervenção ou criação da Paisagem Urbana, seja ela feita sobre tecido urbano pré-existente – áreas em renovação urbana ou sobre áreas ainda não urbanizadas – como áreas de expansão das cidades. [...]” (TURKIENICZ E MALTA, pág. 104).

Muitas vezes a visão de uma paisagem traz à tona memória agradável de determinada situação vivenciada, ou até mesmo, a visão de uma paisagem desagradável que pode aflorar sentimentos repulsivos nas pessoas. Veja-se TURKIENICZ E MALTA (1986):

“A configuração geral de uma Paisagem Urbana pode ser expressa, então, em cada momento do tempo, para fins de compreensão por alguns elementos formadores que seriam o suporte físico, as edificações humanas (edifícios, pontes, muros, etc.) os elementos de vegetação, os espaços livres de edificação, os seres vivos, em especial os homens, suas máquinas e instituições e a luz, articulados entre si dentro de uma determinada situação de clima.” (TURKIENICZ E MALTA, pág. 104).

Para GEHL e SVARRE (2018), observar o comportamento das pessoas na cidade pode ajudar a entender como as mesmas se apropriam das coisas e dos lugares de

formas diferenciadas. Os autores enfatizam que fazer anotações a respeito dos detalhes e das nuances aumenta o conhecimento sobre o comportamento das pessoas em espaços públicos. Veja-se GEHL e SVARRE (2018):

“Muitas vezes a atividade humana deixa vestígios, como lixos nas ruas, marcas na grama, etc. que dão ao observador informações sobre a vida na cidade. Esses vestígios podem ser registrados pela contagem, fotografia ou mapeamento.” (GEHL e SVARRE pág. 24)

TURKIENICZ E MALTA (1986) contextualizam que a cidade deve ser pensada levando em conta seus espaços não edificados, espaços considerados livres, pelos quais segundo os autores, flui a vida das pessoas, onde as mesmas percorrem a pé ou fazendo uso de modais motorizados, nos quais nota-se a presença de indivíduos de diversas idades interagindo com o local, levando a novas maneiras de desenho da paisagem urbana, ou até mesmo maneiras que melhorem a organização e usos dos espaços já pré-existent nas cidades.

MASCARÓ (2005) em sua obra (Vegetação urbana) enfatiza a necessidades de se utilizar a vegetação como método de melhorar a ambiência urbana através de diversas vertentes, podendo citar a utilização da vegetação como uma barreira acústica, e na questão do controle térmico. A autora destaca que as cidades deveriam possuir em sua conformação, pelo menos o equivalente a dois terços de arborização, que proporcionem sombreamento, nas áreas pelas quais os pedestres transitam, para que haja um melhor controle térmico garantindo aos usuários uma sensação térmica agradável e prazerosa.

Segundo alguns autores, uma das funções a qual a arborização está diretamente ligada ao meio urbano é a de promover sombreamento, amenizando a incidência dos raios solares, diminuindo a sensação de desconforto térmico ocasionado em países com clima subtropical e tropical, como é o caso do Brasil e especificamente da área de estudo adotada nesta pesquisa, e preencher os vazios urbanos promovendo um melhor controle térmico das cidades. Veja-se MASCARÓ (2005):

“O projeto do espaço livre está intimamente ligado com o projeto dos vazios cujas formas, dimensões e seqüências transmitem determinadas sensações aos usuários. Sua delimitação e moldagem são feitas através de elementos estruturadores do espaço, dentre os quais cabe aqui destacar a vegetação.” (MASCARÓ, pág. 23).

Conforme FILHO (2001):

“As funções que as áreas verdes e os espaços livres desempenham no meio urbano podem ser agrupadas em três conjuntos: valores paisagísticos, valores recreativos, e valores ambientais. Todas estas funções, direta ou indiretamente, têm implicações sociais com reflexos na qualidade de vida da população [...]” (FILHO, pág. 133).

FILHO (2001) enfatiza que, quando se trata do desenho da malha urbana, os espaços vazios devem ser pensados e projetados para atender as necessidades ambientais e sócias de cada local. Segundo o autor, isso não fica perceptível no país, onde as conformações morfológicas das cidades seguem padrões similares, sem levarem em conta as diversidades de cada região, ficando evidente que as conformações desconsideram a diversificação dos fatores ambientais e sociais de cada local. Veja-se o que diz o autor:

“As áreas verdes e espaços livres merecem uma atenção especial pelas funções que desempenham na recreação. O crescimento urbano cria uma situação contraditória no tocante a esses ambientes, uma vez que ao mesmo tempo em que a demanda por espaço aumenta, a oferta diminui. [...]” (FILHO, pág. 134).

Segundo FILHO (2001), a existência de vegetação na paisagem urbana aumenta a categoria de qualidade de vida nas cidades, chegando a beneficiar as mesmas de diversas formas, dentre elas a economia. Pois, diversos autores concordam que cidades que possuem qualidade de vida urbana dispõem de maior índice de vitalidade, fazendo-se presente a presença das pessoas nas ruas, desfrutando do espaço público e consequentemente utilizando dos serviços que a cidade oferece, dentre eles o comércio.

Veja-se o que FILHO (2001) diz:

“[...], a presença da arborização em ruas e áreas verdes presta à paisagem um tratamento estético diferenciado, acarretando vários benefícios à população, sobretudo, quanto ao bem estar físico e mental, proporcionado pelo lazer passivo ou ativo.” (FILHO, pág. 135).

MASCARÒ (2004) em sua obra aborda diversos estudos de caso que analisam as reais situações do ambiente urbano levando em conta o clima, vegetação e a arquitetura presentes nas cidades. Em sua obra a autora analisa a influência que a vegetação propicia na melhoria ou piora da qualidade dos recintos urbanos. Veja-se o que diz a autora:

“A vegetação atua sobre os elementos climáticos em microclimas urbanos, contribuindo para o controle da radiação solar, temperatura e umidade do ar, ação dos ventos e da chuva e para amenizar a poluição do ar. Estas formas de uso variam com o tipo de vegetação, seu porte, idade, período do ano, formas de associação dos vegetais e também, com relação às edificações e seus recintos urbanos. Pode-se dar maior ênfase ao controle de um determinado elemento, mas a vegetação interage sobre o conjunto de elementos climáticos.” (MASCARÓ, págs. 65 e 66).

An aerial, black and white photograph of a city landscape. A multi-lane highway runs diagonally from the top left towards the bottom right. The surrounding area is a mix of urban development, including residential neighborhoods with houses and trees, and larger commercial or industrial zones with larger buildings and parking lots. The overall scene shows a typical suburban or urban environment.

CAPÍTULO II

ESTUDO DE CASO



CAPÍTULO II

2. ESTUDOS DE CASO

Os projetos referenciais servem como base para que as análises em relação ao objeto de estudo sejam feitas da melhor forma possível, cada estudo agrega novos olhares para determinadas situações que venham a ser similar a proposta estudada.

2.1. RODOVIAS QUE SE TORNARAM PARQUES URBANOS

Na maioria das vezes as autoestradas são construídas com o intuito de solucionar problema de congestionamento proveniente da grande quantidade de veículos circulando nas ruas. Porém o que se percebe é que ao invés de diminuir a quantidade só aumenta, pois as pessoas contam com a possibilidade de mais vias e deixam de lado o uso do transporte público, ocasionando cada vez mais congestionamentos.

Muitas cidades ao redor do mundo trocaram rodovias por parques urbanos com o intuito de criar espaços para as pessoas. Serão apresentados estudos de caso de cidades que optaram pela valorização do pedestre ao invés do transporte motorizado criando espaços públicos onde antes havia rodovia de fluxo intenso. Alguns locais permanecem em fase de construção, e outros já foram concluídos. Nos estudos de caso adotados pode-se perceber claramente como a arquitetura e o planejamento são ferramentas importantíssimas para modificar a situação de diversas localidades, transformando-os em locais que propiciam qualidade de vida aos seus usuários.

2.1.1. Harbor Drive, Portland – EUA

Uma das primeiras autoestradas norte americana que foi erradicada para dar início a construção de um espaço público voltado para os pedestre foi Harbor Drive, situada em Portland, construída na costa do rio Willamette (ver figura 01).

Figura 01 – Vista parcial da rodovia Harbor Drive antes das intervenções



Fonte: site ArchDaily¹. Acessado em: 25/02/2020, às 14h23min. Editada pela autora.

¹ Seis cidades que trocaram suas rodovias por parques urbanos. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/601277/6-cidades-que-trocaram-suas-rodovias-por-parques-urbanos>>. Acesso em: 25/02/2019.

No ano de 1974 deu-se início a transformação do local para dar lugar ao parque Tom McCall. A conservação da ponte Hawthorne, original da autoestrada, possibilitou a transformação da mesma em uma ponte para pedestres e ciclistas, ligando a Primeira Avenida com o parque Tom McCall, valorizando assim a mobilidade peatonal.

Figura 02 – Vista parcial do parque Tom McCall mostrando ao fundo a ponte Hawthorne



Fonte: site ArchDaily. Acessado em: 25/02/2020, às 14h29min. Editada pela autora.

2.1.2. Cheonggyecheon, Seul – Coréia do Sul

Localizada em Seul, a autoestrada elevada de Cheonggyecheon foi construída acima de um canal e preocupado com a questão ambiental, o prefeito Lee Myung Bak lançou um plano para demolir a autoestrada e construir um parque no lugar. A decisão do prefeito foi embasada devido ao grande fluxo de veículos que transitavam diariamente na autoestrada (cerca de 160 mil veículos) ocasionando poluição sonora e ambiental.

Figura 03 – Vista parcial da autoestrada de Cheonggyecheon antes da demolição



Fonte: site ArchDaily. Acessado em: 25/02/2020, às 14h41min. Editada pela autora.

O projeto que foi executado foi projetado por Kee Yeon Hwang. O projetista considerou o canal existente e propôs a descontaminação do mesmo, devolvendo ao local seu papel de espaço de interação e encontros (ver figura 04), diminuindo os índices de poluição sonora e alterações climáticas no entorno provenientes dos veículos motorizados.

Figura 04 – Vista parcial mostrando o canal revitalizado



Fonte: site ArchDaily. Acessado em: 25/02/2020, às 14h45min. Editada pela autora.

2.1.3. Pier Freeway, São Francisco

São Francisco, no norte da Califórnia, é uma cidade mundialmente conhecida (ver figura 05). Um dos seus cartões postais é a emblemática Ponte Golden Gate. No início dos anos 80, surgiram rumores sobre planos para demolir a autoestrada California 480 com intuito de construir um parque no lugar da autoestrada de dois andares.

Figura 05 – Vista aérea mostrando parte da California 480 antes das intervenções



Fonte: site ArchDaily. Acessado em: 25/02/2020, às 14h55min. Editada pela autora.

No ano de 1989 ocorreu um terremoto que abalou a estrutura da autoestrada e foram realizados estudos para verificar se era viável reconstruir a mesma, no entanto, os resultados apontaram que reconstruir a autoestrada iria ser mais caro do que fazer um parque no lugar. Porém, foi no ano de 1991 que a autoestrada foi demolida para dar lugar a construção do parque urbano (ver figura 06). O parque possui muitos quilômetros de passeios para pedestres e ciclistas, e uma das melhores vistas da baía de São Francisco.

Figura 06 – Vista do parque localizado no Pier Freeway e ao fundo a Ponte Golden Gate



Fonte: site ArchDaily. Acessado em: 25/02/2020, às 14h59min. Editada pela autora.

2.1.4. Madrid Río, Madrid

No ano de 2000 foi iniciado o projeto Madrid Río. O projeto tinha como premissa a revitalização da margem do rio Manzares. Porém não bastava apenas revitalizar a margem, o projeto aliou a necessidade de melhorar a mobilidade junto a criação de espaços públicos que pudessem melhorar a qualidade de vida das pessoas.

Figura 07 – Vista aérea mostrando parte da autoestrada antes das intervenções



Fonte: site ArchDaily. Acessado em: 25/02/2020, às 15h05min. Editada pela autora.

O projeto aliou os objetivos a um só desenho, considerando construções históricas, como a Puente de Segovia, a Ermita Virgen del Puerto e a Puente del Rey, tendo como meta recuperação e conservação da história da cidade em meio ao parque. O parque foi aberto em 2011, oferecendo os seus usuários diversas opções de lazer aliado ao conhecimento histórico sobre o local e a história da cidade.

Figura 08 – Vista aérea mostrando parte da área transformada em parque urbano

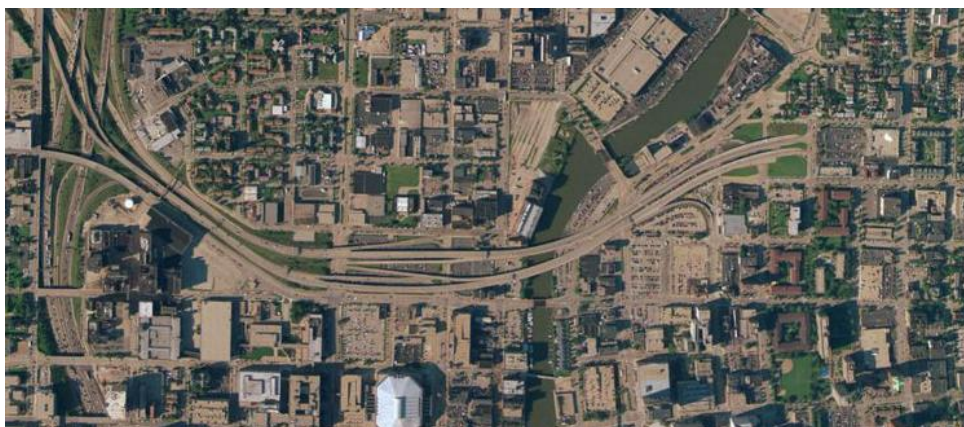


Fonte: site ArchDaily. Acessado em: 25/02/2020, às 15h17min. Editada pela autora.

2.1.5. Park East Freeway, Milwaukee

Durante os anos 60 foi desenvolvido um projeto visando cercar a região central da cidade através da construção da autoestrada Park East Freeway. Porém, moradores das regiões lindeiras se opuseram ao projeto com o argumento de que o mesmo iria causar muita poluição e devido os protestos a autoestrada nunca teve sua obra finalizada. Algumas partes da mesma foram demolidas prevendo a construção do Park East Corridor no lugar.

Figura 09 – Vista aérea mostrando a autoestrada Park East Freeway antes das intervenções



Fonte: site ArchDaily. Acessado em: 25/02/2020, às 15h22min. Editada pela autora.

Figura 10 – Perspectiva da área onde será construído o Park East Corridor

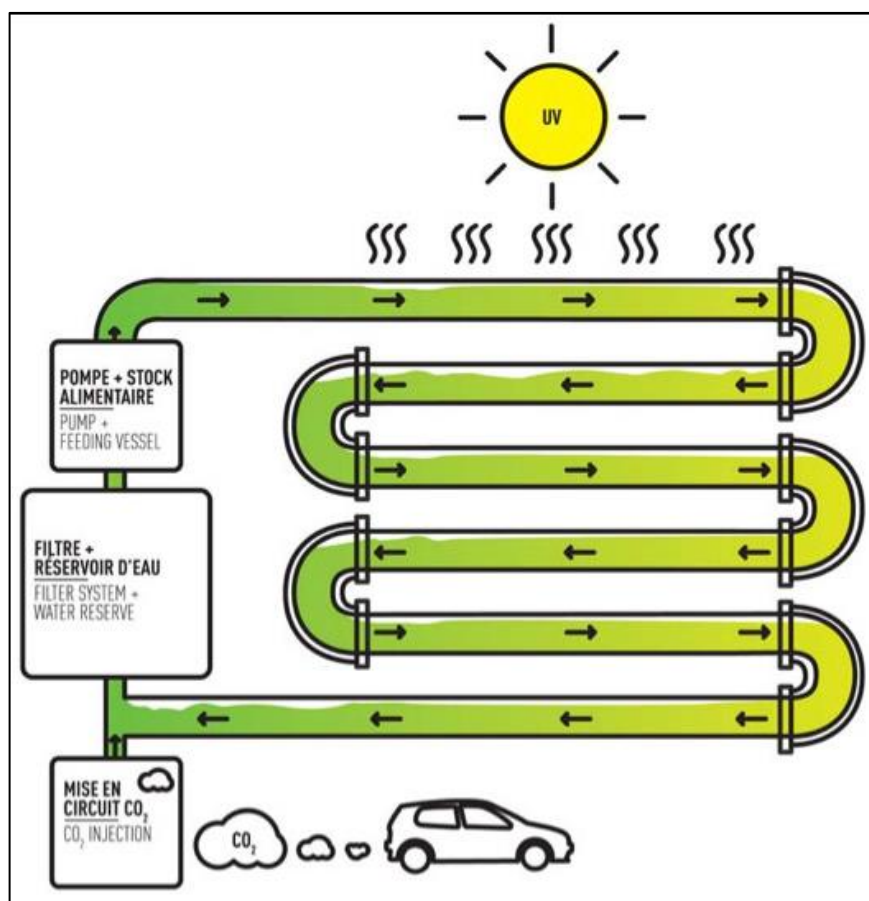


Fonte: site ArchDaily. Acessado em: 25/02/2020, às 15h31min. Editada pela autora.

2.2. INTERVENÇÃO URBANA EM RODOVIA NA SUÍÇA

Ocorreu em Genebra na Suíça, o festival Villes et Champs, onde vários grupos participaram com diversas propostas de projetos, entre eles o grupo franco-alemão de arquitetos do Cloud Collective. Os arquitetos participaram do festival com a proposta de projeto intervenção Cultura Urbana, que consistia em uma espécie de horta urbana.

Figura 11 – Esquema de funcionamento do projeto intervenção Cultura Urbana



Fonte: site ArchDaily Brasil². Acessado em: 27/02/2020, às 10h23min. Editada pela autora.

² Intervenção urbana em uma rodovia na Suíça absorve CO2 para produzir algas. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/758087/intervencao-urbana-em-uma-rodovia-na-suica-absorve-co2-para-produzir-algas>>. Acesso em: 27/02/2020.

A proposta do projeto teve como meta exemplificar que até mesmo os locais mais inusitados podem sofrer intervenções que amenizem os impactos ocasionados ao meio ambiente (ver figura 12). No caso do projeto apresentado pelos arquitetos possibilitou a produção de biomassa através da absorção do Dióxido de Carbono (CO₂) emitido pelos veículos.

Figura 12 – Vista parcial do projeto intervenção Cultura Urbana já em funcionamento



Fonte: site ArchDaily Brasil. Acessado em: 27/02/2020, às 10h25min. Editada pela autora.

Figura 13 – Vista dos tubos da horta intervenção Cultura Urbana

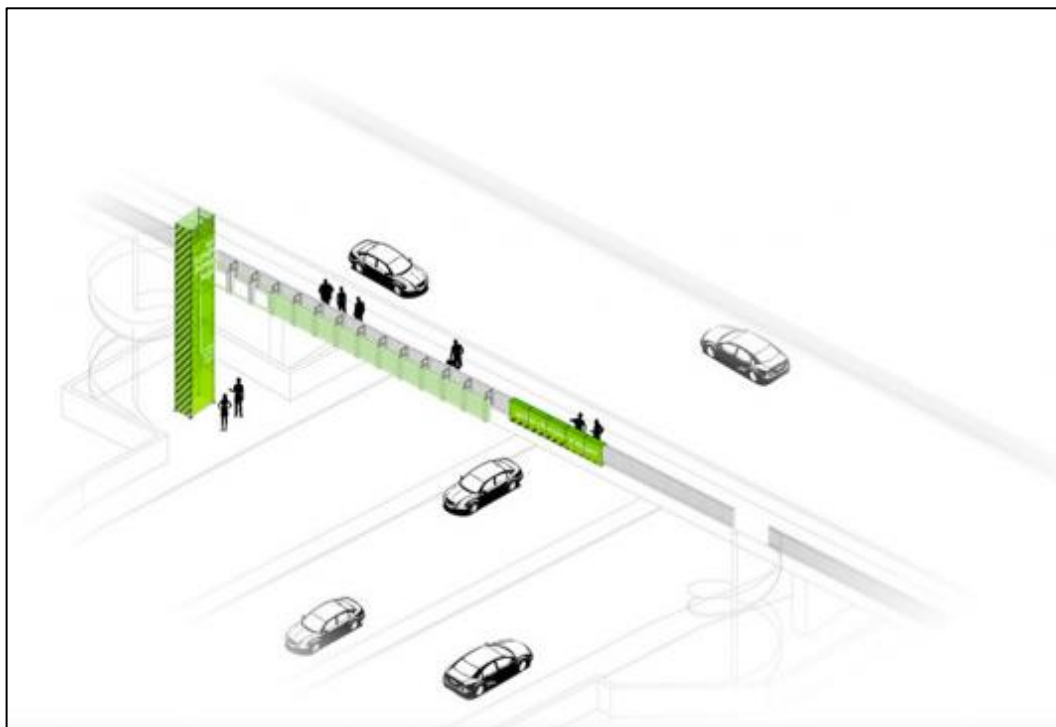


Fonte: site ArchDaily Brasil. Acessado em: 27/02/2020, às 10h25min. Editada pela autora.

A intervenção proposta pelos arquitetos constituía na instalação de uma série de tubos fixados na lateral de uma ponte sobre a rodovia Route Du Pont Butlin (ver figura 14),

que funcionavam através de energia solar, capturando boa parte dos gases poluentes emitido pelos veículos transformando os gases em algas.

Figura 14 – Croqui do esquema de projeto intervenção Cultura Urbana em perspectiva



Fonte: site ArchDaily Brasil. Acessado em: 27/02/2020, às 10h32min. Editada pela autora.

Figura 15 – Planta baixa do projeto intervenção Cultura Urbana



Fonte: site ArchDaily Brasil. Acessado em: 27/02/2020, às 10h32min. Editada pela autora.

O projeto consistia em tubos conectados a bombas d'água que funcionavam por meio de placas solares que geravam energia para seu funcionamento. Através da combinação de tecnologias puderam ser produzidas algumas algas foram utilizadas para ajudar a filtrar o ar, na produção de biomassa, e como base para alimentos e cosméticos.

Figura 16 – Vista parcial mostrando os tubos do projeto intervenção Cultura Urbana



Fonte: site ArchDaily Brasil. Acessado em: 27/02/2020, às 10h32min. Editada pela autora.

A proposta de projeto casou com o objetivo do evento, que era investigar a relação entre os espaços urbanos e rurais no contexto de expansão vivenciada por Genebra na época. Um painel informativo foi instalado ao lado da intervenção, para que estivesse passando pelo local pudesse compreender como funcionava o esquema da horta urbana.

Figura 17 – Painel informativo de como funciona o projeto intervenção Cultura Urbana



Fonte: site ArchDaily Brasil. Acessado em: 27/02/2020, às 10h32min. Editada pela autora.

2.3. REQUALIFICAÇÃO DE VIAS PREFERENCIAIS PARA PEDESTRES NO HIPERCENTRO, BELO HORIZONTE.

O Projeto de Requalificação abrange 4,4 km de vias, incluindo um total de 40 trechos de 13 ruas da área central de Belo Horizonte. O objetivo principal do Plano de Reabilitação do Hipercentro foi apresentar soluções de planejamento, desenho urbano e paisagismo que permitissem dinamizar usos e ocupação do solo, configurar uma rede de percursos seguros e confortáveis para pedestres e motoristas e fornecer melhoria no ambiente urbano valorizando as áreas públicas, criando vias com priorização do pedestre e uso misto, incentivando o deslocamento peatonal, bem como o uso do transporte coletivo. Através da legislação, conseguiram em 2007 revisar, alterar e complementar a dinamização dos usos e atividades econômicas (ver figura 19), bem como a valorização da paisagem. Sendo essas também propostas parâmetros para a proposta de análise e requalificação da área de estudo da Rodovia Antônio Martins de Meneses, a qual este trabalho está direcionado, visando proporcionar condições de vida compatíveis com o seu potencial.

Figura 18 – Vias preferenciais para pedestres: tráfego local (Rua dos Carijós)



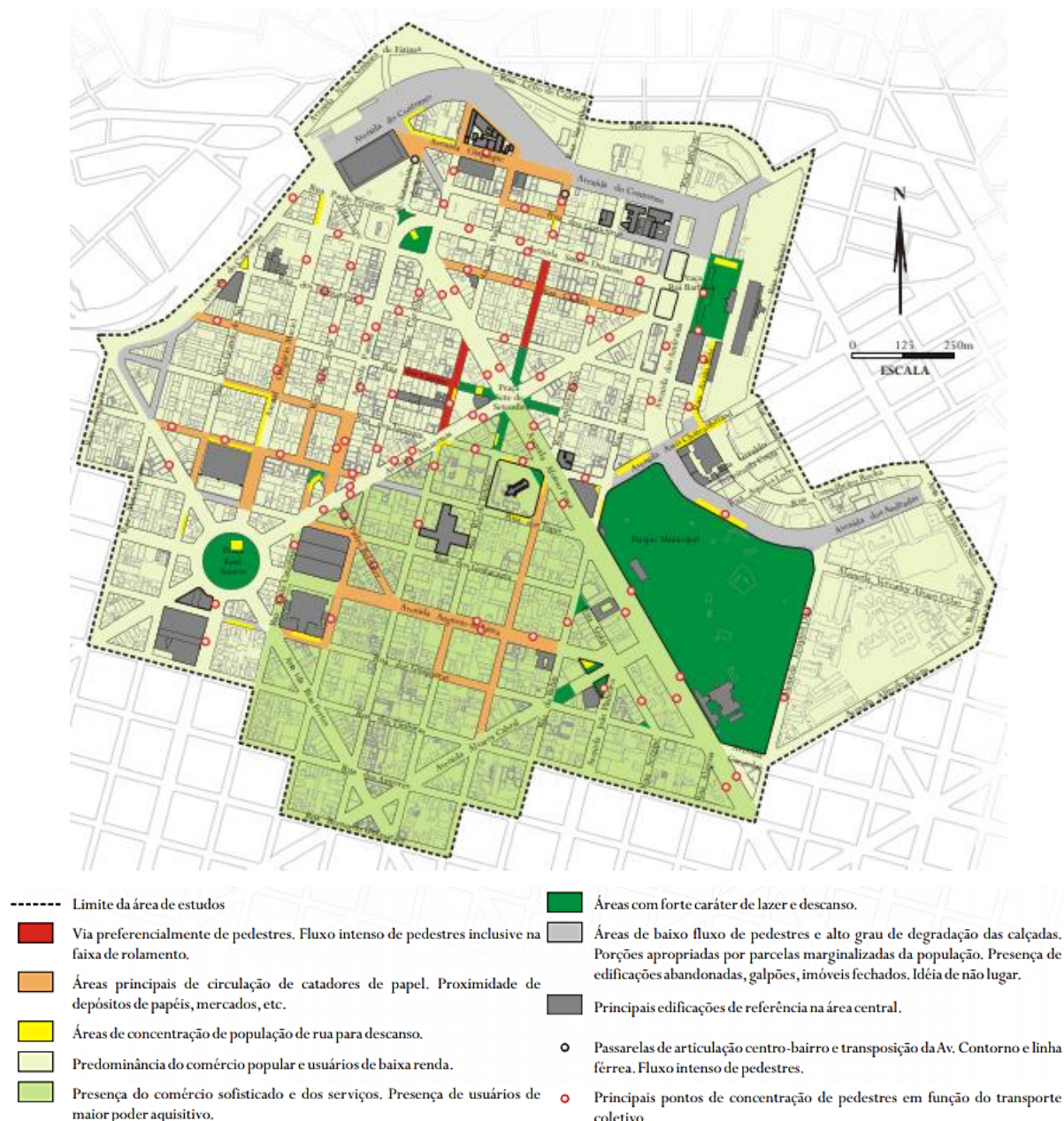
Fonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte³. Acessado em: 21/08/2019, às 09h18min. Editada pela autora.

Os métodos utilizados no desenvolvimento do projeto de requalificação do hipercentro seguem uma lógica conceitual, baseada em metodologias de análises quantitativas e qualitativas, estas servem de parâmetro para o desenvolvimento das

³ Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/2018/planejamento-urbano/publicacoes_plano_reabilita%C3%A7%C3%A3o_hipercentro_bh.pdf>. Acesso em: 21/08/2019.

análises que poderão ser realizadas as margens da Rodovia Antônio Martins de Meneses, embasando uma futura requalificação que venha ocorrer na área.

Figura 19 – Síntese da dinâmica urbana do centro de Belo Horizonte - Período diurno



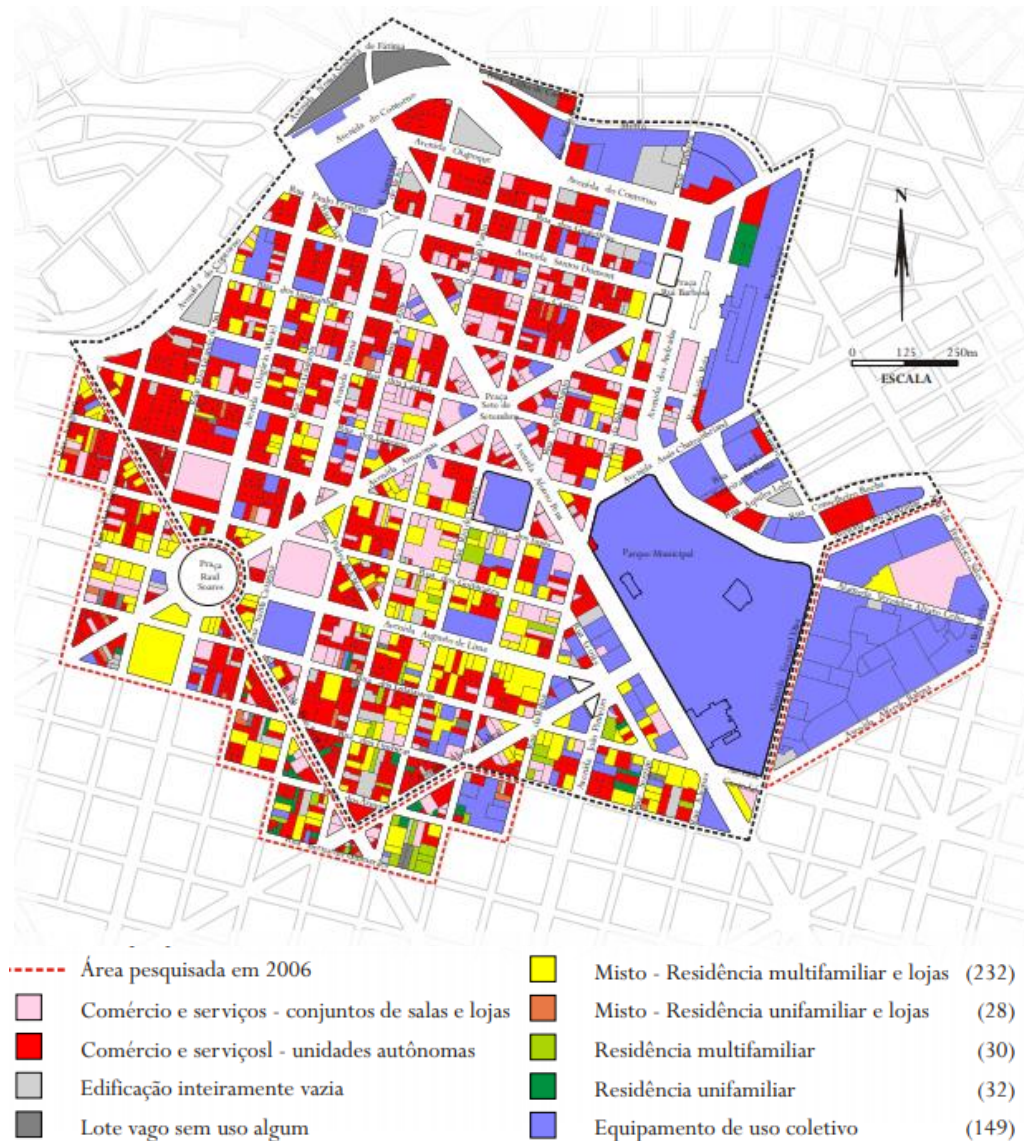
Fonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Acessado em: 21/08/2019, às 08h14min. Editada pela autora.

O projeto apresentou propostas de análises e diretrizes projetuais para melhoria da área de estudo, abrangendo diversas linhas como: mobilidade urbana, ambiência urbana, valorização da paisagem, acessibilidade, legislação, uso e ocupação do solo, dentre outras. Além dos estudos realizados, foram desenvolvidos croquis mostrando as intervenções

propostas postas em prática (ver figura 18), tais imagens permitiam uma melhor visão do projeto.

Uma das análises feitas pelo projeto de requalificação do Hipercentro de Belo Horizonte que chama bastante atenção é a análise da apropriação do espaço público, levando-se em considerações as observações que pudessem nortear os parâmetros que seriam adotados para a área de intervenção (ver figura 20), desta forma pode-se perceber quais os locais que necessitavam maior atenção e quais eram mais utilizados pelas pessoas.

Figura 20 – Análise de uso e ocupação do solo do centro de Belo Horizonte



Fonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Acessado em: 21/08/2019, às 08h29min. Editada pela autora.

An aerial photograph of a landscape, likely a rural or semi-rural area. A prominent road or highway runs diagonally from the top left towards the bottom right. The surrounding area is a patchwork of fields, some of which appear to be agricultural, with varying shades of brown and green. There are some clusters of trees and possibly small buildings or structures scattered throughout the landscape. The overall tone is somewhat desaturated, giving it a historical or documentary feel.

CAPÍTULO III

CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO



CAPÍTULO III

3. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

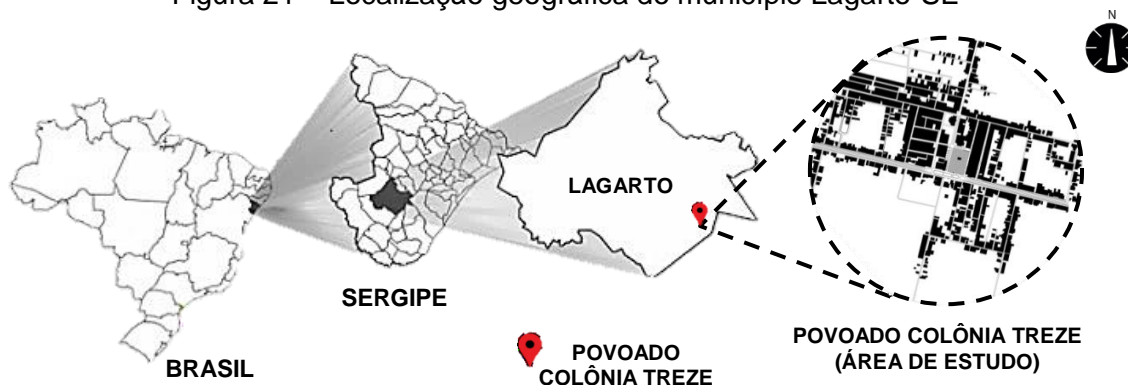
A princípio será relatada, de forma superficial, um pouco da história da cidade de Lagarto – Sergipe, para compreender as conexões que a cidade possui com o povoado Colônia Treze, em seguida a história do surgimento do povoado no qual se localiza a área de estudo a que esse trabalho se reporta, posteriormente as análises irão se aprofundar no reconhecimento e coleta de dados da área localizada as margens da rodovia Antônio Martins de Menezes.

Foram analisadas as potencialidades e as problemáticas da área escolhida para verificar se de fato havia a possibilidade de colher frutos, com os quais pudesse desenvolver um estudo que servisse de base para futuras intervenções urbanísticas que viessem ocorrer na área de estudo em questão, ou até mesmo em outras localidades com características similares a mesma. Desta forma pôde-se perceber a necessidade de se desenvolver um estudo mais aprofundado, baseado na análise urbanística, requalificação do espaço e valorização do pedestre, na busca de elevar a vitalidade do povoado Colônia Treze.

3.1. LAGARTO: UM POUCO SOBRE A SUA HISTÓRIA

A cidade de Lagarto está localizada ao centro-sul do estado de Sergipe, limitando-se com os municípios de Boquim, São Domingos, Salgado, Simão Dias e Riachão do Dantas (ver figura 22), é tida como a terceira cidade mais populosa do estado de Sergipe segundo o IBGE (2010) e está localizada a 75 km da capital, Aracaju. O censo demográfico registrou no ano de 2010 cerca de 94.861 habitantes, onde o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística estima que no ano de 2019 chegou a cerca de 104.408 habitantes.

Figura 21 – Localização geográfica do município Lagarto-SE



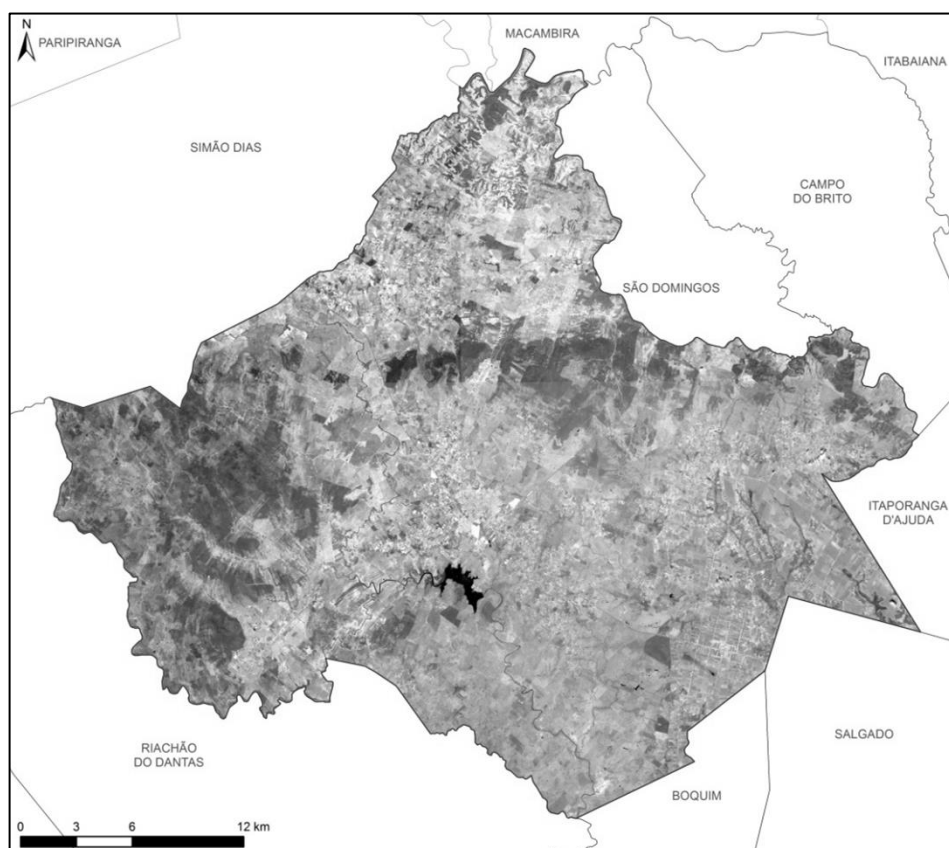
Fonte: Scielo⁴. Acessado em: 27/02/2020, às 23h22min. Editada pela autora.

⁴Localização de Lagarto. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-05722015000500748>. Acesso em: 27/02/2020.

Segundo SANTOS (2002), devido à falta de documentação não há como saber quando exatamente se originou o povoamento na região, que segundo a autora, por volta de 1698 foi elevado a categoria de vila, conquistando o título de terceira vila a ser criada na Capitania de Sergipe Del' Rey. De acordo com os estudos realizados por SANTOS (2002), foi durante a metade do século XVIII que a região começou a se desenvolver cada vez mais, tornando-se a segunda vila mais populosa da capitania, impulsionada pelo setor agropecuário de subsistência diversificado que a região possuía.

Sua vocação econômica inicialmente era o plantio de insumos como a mandioca, o milho e o fumo, e estes atraíam diversas pessoas para a região a procura de trabalho nas lavouras ou a negócio em busca de comprar os produtos para revender em outras regiões. O setor industrial é caracterizado pela presença de fábricas que transformam os insumos produzidos nas lavouras (mandioca, milho, fumo, etc.) em novos produtos, estes sendo comercializados até internacionalmente.

Figura 22 – Localização da cidade de Lagarto em relação às cidades circunvizinhas



Fonte: Fundação Brasileira para o Desenvolvimento Sustentável⁵. Acessado em 19/02/2020, às 10h21min. Editada pela autora.

⁵Mapa de Lagarto e cidades confrontantes. Disponível em: <
<http://geo.fbds.org.br/SE/LAGARTO/MAPAS/>>. Acesso em: 19/02/2020.

De acordo com Santos (2002), foi com base na vocação econômica da cidade que os povoados começaram a se desenvolver, ficando perceptível que a mesma não sofria com a questão do êxodo rural. A autora aponta que o crescimento neste setor ganhou força entre os anos de 1970 e 1980.

A economia da cidade ainda é baseada na agricultura de subsistência e no comércio local, onde se faz presente até os dias atuais a forte presença da feira de Lagarto, esta conhecida até mesmo fora do estado, atraindo pessoas de diversas regiões e estados vizinhos.

Atualmente Lagarto é tida como uma cidade em desenvolvimento acelerado, devido aos investimentos que foram realizados tanto por setores privados, quanto pelo setor público (governo do estado e o governo federal), impulsionados após a implantação do campus universitário da Universidade Federal de Sergipe (polo de saúde), atraindo diversos novos moradores e estudantes para a região.

3.2. ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES E O SURGIMENTO DO POVOADO COLÔNIA TREZE

Nascia em 28 de agosto de 1913, no povoado conhecido como Itaperinha, na cidade de Lagarto – S E, o filho primogênito (dos irmãos homens) do Sr. Porfirio Martins de Menezes com a Sra. Eduvirgens Josefa de Araújo, este foi batizado com o nome de Antônio Martins de Menezes.

Segundo as pesquisas realizadas por MENESES NETO (2016) sobre a biografia de Antônio Martins, o autor relata que a trajetória de Antônio foi traçada por muitas lutas e conquistas. Quando criança ao chegar da escola, após o almoço, o menino acompanhava seu pai o Sr. Porfirio aonde ele fosse dentro do sítio. Segundo o autor, Antônio teve uma vida simples e sempre se interessou pelo trabalho, passou um tempo afastado da escola, porém depois de alguns anos voltou a ter contato com os estudos.

MENESES NETO (2016) relata em sua obra que Antônio Martins começou de fato a trabalhar aos 14 anos e que aos 17 anos o mesmo já fazia parte essencial dos negócios do pai. O autor cita que “Fora da escola, iniciando pelo pai na produção, compra e venda de fumo e estimulado pelos resultados que vinha obtendo, Antônio Martins resolveu entrar, de cheio, no comercio desse produto. [...]”(MENESES NETO, pág. 50).

Antônio Martins se interessou pelas terras inexploradas do Treze, este se encantou tanto que pensava em produzir alimentos nas terras que antes eram cobertas por matas. De acordo com MENESES NETO (2016), a paixão de Antônio pelas terras do Treze

provinha inicialmente da localização das mesmas em relação a outras cidades. As terras estavam localizadas a cerca de 13km da sede de Lagarto e 8km da cidade de Salgado, fazendo fronteiras também com a cidade de Boquim.

Antônio Martins visava desbravar as terras do Treze em prol da valorização econômica da região e fez desta vontade seu objetivo de vida. SANTOS (2002) em sua pesquisou sobre a biografia de Antônio Martins e se apropriou da história oral como base contextual para o desenvolvimento da sua obra, e através das entrevistas realizadas pela mesma, com alguns antigos moradores da região, que se pôde conhecer melhor a pessoa de Antônio Martins de Menezes.

Segundo MENESES NETO (2016), Antônio Martins era um homem de índole solidária e chegou a ser tachado de comunista por muitos por causa da sua ânsia em comprar terras para repartir com aqueles que se interessassem em fazer parte de uma reforma agrária que seria feita ao seu modo. Antônio Martins se envolveu na política durante o ano de 1948 e tornou-se prefeito da cidade de Lagarto no ano de 1958.

Figura 23 – Antônio Martins de Menezes (1959)



Fonte: Antônio de Medeiros, blogspot⁶. Acessado em 09/08/2019, às 13h23min. Editada pela autora.

⁶Antônio Martins de Menezes, fundador do povoado Colônia Treze. Disponível em: <<http://antoniomartinsdemenezes.blogspot.com/2011/01/o-surgimento-da-colonia-treze.html>>. Acesso em: 09/08/2019.

Antônio Martins era considerado um homem de espírito empreendedor, destemido e visionário. Realizou muitas obras ainda no cargo de prefeito de Lagarto em prol do progresso da cidade, uma delas foi a implantação de energia elétrica. SANTOS (2002) destaca em sua obra a importância da figura de Antônio Martins, veja-se o que a autora diz a respeito do mesmo “Este homem, foi responsável pela melhoria da qualidade de vida de muita gente, pois com a sua liderança ditou as regras do desenvolvimento de várias regiões de Lagarto e até mesmo fora do Estado. [...]” (SANTOS, pág. 24).

O senhor Antônio Martins de Menezes foi idealizador e criador do povoado Colônia Treze, fundando o povoado por volta de 1950 foi graças a ele que o povoado ganhou força e apoio para se desenvolver, vencer as adversidades providas de inúmeros fatores e posteriormente implantar a Cooperativa Mista dos Agricultores do Treze, batizada de COOPERTREZE.

Com base nos estudos realizados por SANTOS (2002), MENESES NETO (2016) e outros autores, torna-se evidente que o povoado Colônia Treze surgiu em meados da década de 50 devido aos esforços de Antônio Martins de Menezes juntamente com dez famílias de colonos que decidiram se juntar ao patrão na luta por tornar o local, que até então era inabitável, em um local próspero. Veja-se o que SANTOS (2002) diz a respeito do surgimento do povoado:

“Neste local que ainda nos idos de 1950 era um território recoberto por matas, de terras aparentemente sem valor agrário, vai ser implantada uma comunidade que viria a ser conhecida internacionalmente pelo seu exemplo de cooperativismo e trabalho. É chamada de Colônia Agrícola do Treze ou simplesmente “TREZE” para seus moradores.” (SANTOS, pág. 17)

SANTOS (2002) em sua pesquisa visava compreender como de fato havia acontecido o surgimento do povoado, quais os desafios enfrentados pelos desbravadores e qual a importância da figura de Antônio Martins de Menezes enquanto fundador da colônia. A autora teve sua pesquisa embasada nos relatos de antigos moradores da comunidade e em documentação que não havia sido explorada até o presente momento das análises feitas pela mesma.

Para SANTOS (2002), faz-se necessário trabalhar com a história oral, pois segundo a autora “[...] a construção ou reconstrução da memória coletiva é fator decisivo para a formação da identidade cultural de um povo. [...]” (SANTOS, pág. 08), desta forma, tomar a história oral como base permite ao pesquisador analisar o objeto de estudo através de diversas vertentes, pois cada pessoa possui uma percepção diferente, mas muitas delas possuem um senso comum que permite ao pesquisador chegar a uma determinada conclusão ficando evidente que as pessoas tornam-se peças chave para se entender o surgimento, as forças atuantes e o dia-a-dia de cada localidade.

A princípio as famílias que se instalaram na região eram trabalhadores do Sr. Antônio Martins, e graças ao apoio do mesmo puderam construir suas casas e iniciar a produção agrícola. Segundo SANTOS (2002), povoado Colônia Treze surgiu devido aos esforços do seu fundador, juntamente com alguns dos seus trabalhadores, porém até se firmar e se tornar exemplo de comunidade cooperativista enfrentou diversas adversidades provenientes de causas naturais e enfraquecimento da sua economia.

Explorar a região era um sonho para Antônio Martins de Menezes, e o desejo de tornar a região um local próspero foi o que o motivou a investir recursos próprios na região antes inexplorada. No primeiro momento o fundador da comunidade repartiu e cedeu terras para os colonos que o acompanhavam, para que os mesmos pudessem praticar o plantio de insumos e principalmente do fumo, que era o principal produto de compra e venda da região.

Os primeiros colonos plantaram nas terras cedidas pelo patrão, mas infelizmente a produção teve problemas, levando os mesmos ao fracasso econômico. Muitos desistiram de acompanhar o Sr. Antônio Martins na luta por tornar a região um lugar próspero. E segundo SANTOS (2002), “[...] depois de várias tentativas inglórias de Antônio Martins de Menezes para atrair novamente colonos para a região, este decidiu, em 1959, já então Prefeito de Lagarto, doar as suas terras localizadas do Treze.” (SANTOS, pág. 20), ressaltando o quão grande era a vontade do fundador em ver a região prosperar.

O Sr. Antônio Martins de Menezes foi considerado por muitos um homem de coração bondoso, chegando a doar suas terras e avalizar empréstimos tomados pelos produtores junto ao banco para investir na produção, atestando o empenho do fundador em ver seu sonho se tornar realidade e a Comunidade Agrícola do Treze prosperar.

O fundador só tinha uma exigência ao doar terras para aqueles que tivessem vontade de fixar raízes na região, era que os donatários das terras construíssem casas seguindo o padrão arquitetônico das demais casas já construídas anteriormente. Tal exigência foi feita pelo fundador visando que pessoas que viessem visitar a região durante a década de 60 se deparassem com uma região homogênea, organizada e próspera.

E foi graças a determinação do Sr. Antônio Martins de Menezes e suas generosidade que a região prosperou, vencendo as adversidades provenientes de causas diversas que surgiu a Colônia Agrícola do Treze, ficando conhecida internacionalmente como exemplo união e determinação dos produtores rurais. Veja-se o que diz SANTOS (2002):

“[...] Promovendo fixação do homem na terra através de doações, Antônio Martins de Menezes, cumpriu uma importante tarefa em prol do desenvolvimento dessa comunidade. Os colonos tinham um único compromisso: “fazer daquele lugar um lugar bom pra se viver.” E assim

formou-se uma comunidade ímpar entre as demais do seu tempo.”
(SANTOS, pág. 22)

4. POVOADO COLÔNIA TREZE – UMA ZONA DE TRANSIÇÃO

O povoado Colônia Treze é o maior povoado da cidade de Lagarto, até o presente momento, localizado na região centro-sul do estado de Sergipe. Devido ao seu desenvolvimento com o passar dos anos, vêm ganhando força como uma área em transição por possuir características de zona urbana. Porém atrelado ao crescimento populacional novos problemas surgiram, um deles é o descontrole no trânsito local causado pelo aumento no tráfego e pela existência da rodovia de hierarquia importante gerando insegurança (risco de sofrer acidentes) aos pedestres e motoristas.

Figura 24 – Vista parcial da região central do povoado Colônia Treze



Fonte: Pedro Leite, reprodução Blog Minha Terra é Sergipe⁷. Acessado em: 15/06/2019 às 18h23min.

Figura 25 – Localização da cidade de Lagarto em relação às cidades circunvizinhas



Fonte: Michelin⁸, sem escala. Acessada em: 25/08/2019, às 09h06min. Editada pela autora.

⁷Povoado Colônia Treze. Disponível em: <http://blogminhaterraesergipe.blogspot.com/2018/07/povoado-colonia-treze-no-municipio-de.html>. Acesso em: 15/06/2019.

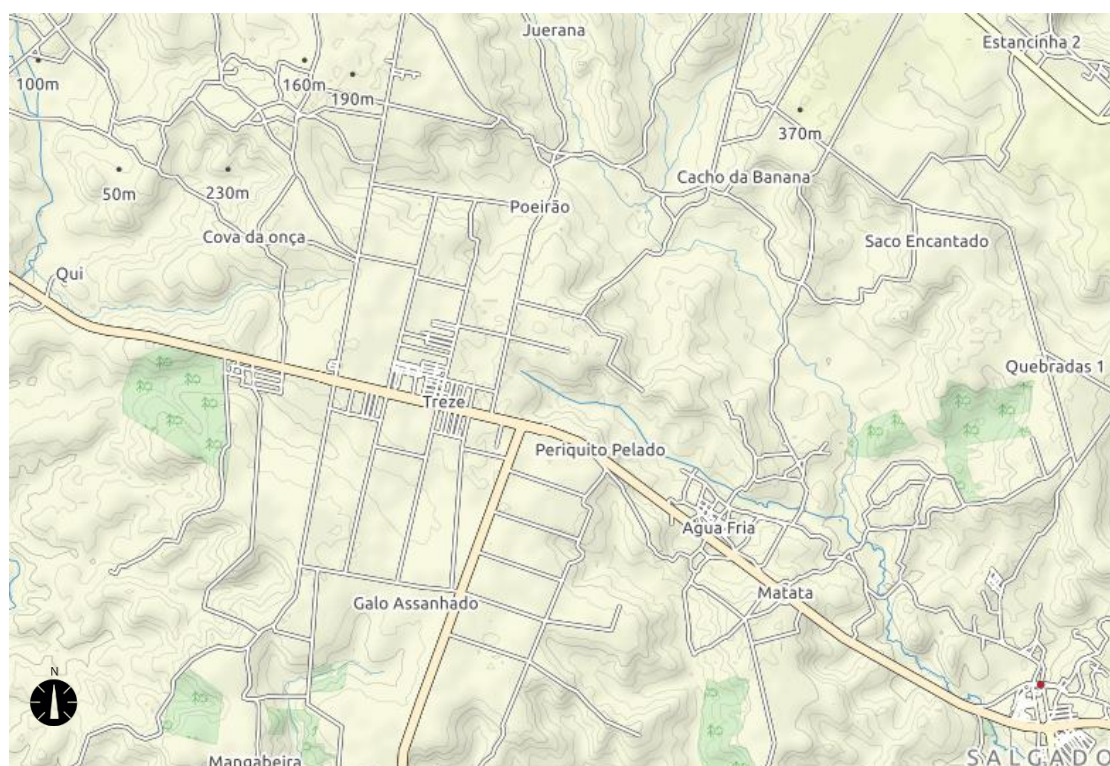
⁸Localização de Lagarto em relação a capital Aracaju. Disponível em: https://www.viamichelin.pt/web/Mapas-plantas/Mapa_planta-Lagarto-49400-Sergipe-Brasil. Acesso em: 25/08/2019.

Figura 26 – Localização do povoado Colônia Treze em relação aos povoados confrontantes



Fonte: Google Mapas e editada pela autora, sem escala. Acessado em: 25/01/2020, às 10h02min.

Figura 27 – Vista aérea das curvas de níveis do povoado Colônia Treze e região.



Fonte: Via Michelin⁹, sem escala. Acessado em: 26/08/2019, às 21h33min.

Na busca pela compreensão da área estudada, notou-se que havia necessidade de se desenvolver estudos mais aprofundados sobre a atual situação que se encontra a região limreira da rodovia Antônio Martins de Menezes. Os estudos desmembrados dos

⁹ Vista aérea das curvas de níveis. Disponível em: <https://www.viamichelin.pt/web/Mapas-plantas/Mapa_planta-Lagarto-49400-Sergipe-Brasil>. Acesso em: 26/08/2019.

pontos analisados foram: mobilidade, estrutura e infraestrutura, problemas e potencialidades, áreas verdes/cobertura vegetal, fluxos e conectividade, etc. O presente estudo abordou análises detalhadas sobre o entorno da rodovia Antônio Martins de Menezes, através de mapeamentos e levantamos de dados que possibilitaram uma melhor compreensão da área em questão, para posteriormente, propor intervenções urbanísticas que pudessem mitigar os problemas existentes visando melhoria na qualidade de vida local.

A área de análise foi limitada a um raio caminhável (800m), a partir do eixo central da rodovia como mostra na figura 28. A presença da rodovia gera um efeito barreira e os agravantes impactam diretamente ou indiretamente a vida e o comportamento da população lindeira da mesma.

Figura 28 – Delimitação da área de estudo



ESCALA : 1:20.000

 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Fonte: Google Mapas e editada pela autora. Acessado em: 25/01/2020, às 10h02min.

Foram elaborados mapas para analisar mais a fundo a real situação da área de estudo, vale ressaltar que esses mapas podem servir como base para análises futuras que venham ser desenvolvidas em outros trabalhos a respeito do povoado Colônia Treze. A análise da evolução de um lugar é fundamental para se entender o comportamento daqueles que ali habitavam e como era composta a morfologia do mesmo.

4.1. ANÁLISE DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Verificou-se que, a necessidade de atender os anseios da população local fez com que novas atividades econômicas fossem desenvolvidas como mostra na figura 29, atividades estas diferentes das atividades de produção agrícolas de subsistência. Atividades como comércio e serviço ganharam força na área de estudo com o passar dos anos, fortalecendo a identidade de uma área urbanizada, desta forma as pessoas não mais são obrigadas a se deslocar para a cidade para realizar atividades de cotidiano urbano.

Figura 29 – Mapa de uso e ocupação do solo



Fonte: Autoral, 2020.

4.2. ANÁLISE DOS CHEIOS E VAZIOS

Através da análise do mapa Nolli, torna-se possível visualizar o que é adensado/ocupado e o que é vazio. O adensamento e o crescimento populacional com o passar dos anos mostra que o povoamento tende a se expandir cada vez mais, o que é compatível com a existência do comércio local como pode ser percebido no mapa de uso e ocupação do solo (figura 10). É possível ver nitidamente que ainda há muitos terrenos vazios. A morfologia da área analisada apresenta um traçado linear, com quadras divididas proporcionalmente, ruas largas e uma praça central.

Figura 30 – Mapa NOLLI



ESCALA: 1:10.000

Fonte: Autoral, 2020.

4.3. ANÁLISE DO GABARITO DE ALTURA

Como pode ser percebido no mapa temático de gabarito de altura o povoado Colônia Treze possui predominância de tipologias edilícias térreas e é possível perceber a existência de verticalização espalhadas pela malha analisada, estas com tipologias atingindo até quatro pavimentos. A verticalização está atrelada ao fato apresentado no mapa de uso e ocupação do solo, onde se percebe que a maioria das tipologias verticais possuem moradia no pavimento superior e comércio ou serviços no pavimento térreo.

Figura 31 – Mapa de gabarito de altura



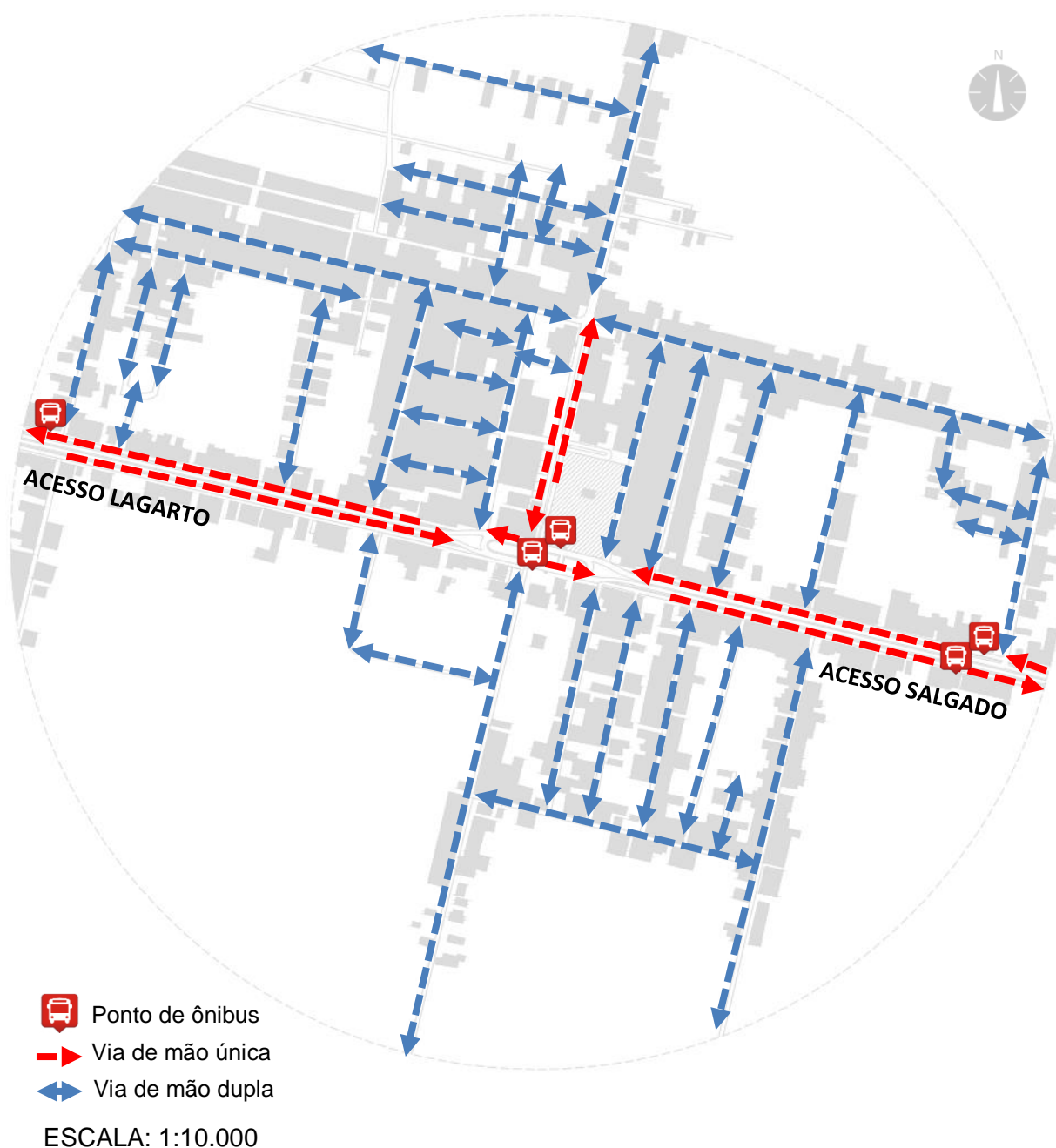
ESCALA: 1:10.000

Fonte: Autoral, 2020.

4.4. FLUXOS E CONECTIVIDADES

Atualmente, o que se assiste é um movimento de deslocamento por parte de muitos moradores locais que realizam atividades em outras regiões, porém preferem continuar residindo no povoado, fortalecendo a mobilidade intermunicipal. A maioria dos veículos motorizados que transitam na rodovia Antônio Martins de Menezes utilizam a mesma como rota de passagem, pois a rodovia se tornou um eixo de ligação muito forte em razão da conexão entre a região centro-sul do estado de Sergipe e a capital Aracaju.

Figura 32 – Mapa de fluxos e conectividades



Fonte: Autoral, 2020.

4.5. HIERAQUIA DE VIAS

O mapa temático de hierarquia de via mostra claramente como são dispostas as vias na área de estudo. O povoado Colônia Treze é recortado por uma rodovia localizada bem ao centro e possui vias coletoras as margens da mesma. Vale ressaltar que boa parte das vias locais do povoado são ruas pavimentadas com paralelepípedo e a outra parte não possui nem pavimentação e nem infraestrutura adequada. As calçadas as margens da rodovia e vias coletoras possuem tamanhos entre 1,5 a 3 metros. A maioria das ruas possuem leito carroçável entre 6 à 8 metros, algumas podendo atingir até 11 metros.

Figura 33 – Mapa de hierarquia de vias



ESCALA: 1:10.000

Fonte: Autoral, 2020.

4.6. ANÁLISE DE COBERTURA VEGETAL

A cobertura vegetal é de suma importância para que haja um conforto térmico, e através da análise do mapa de cobertura vegetal nota-se a escassez de arborização em quase toda a extensão da rodovia. O uso da vegetação é uma grande ferramenta para melhorar a qualidade do ambiente. Os moradores costumam utilizar as calçadas para praticar caminhadas como forma de exercício pela manhã e ao anoitecer, desta forma a presença de vegetação iria proporcionar uma melhor ambiência, fazendo com que os usuários possam ter experiências prazerosas, proporcionando maior vitalidade ao povoado.

Figura 34 – Mapa de cobertura vegetal



Fonte: Autoral, 2020.

4.7. PERCEPÇÃO VISUAL

Como em quase todo território brasileiro, o povoado Colônia Treze também apresenta problemáticas relacionadas ao descontrole no trânsito e desvalorização dos pedestres, e esse problema se agravou após a elevação da rodovia Antônio Martins de Menezes. Foram mapeados alguns pontos onde há a presença de problemas e potencialidades da área em análise, e através das análises das fotografias colhidas in loco torna-se possível interagir com a realidade local.

Figura 35 – Mapa de percepção visual



ESCALA: 1:10.000

Fonte: Autoral, 2020.

Com a reforma da rodovia houve uma supervalorização do automóvel em detrimento a mobilidade peatonal em quase toda sua extensão, ocasionada devido à elevação da mesma (ver imagem 36), deixando as calçadas em níveis mais baixos em quase todo o percurso dificultando assim a travessia dos pedestres ocasionando um efeito de barreira.

As imagens a seguir mostram a real situação da área analisada, possibilitando interação visual dos problemas e potencialidades.

A imagem a seguir mostra o ponto de ônibus elevado, e fica perceptível que o mesmo se tornou uma barreira, pois de um lado o percurso se torna inacessível as pessoas com deficiência (PCD) por ter apenas uma escadaria em situação precária, fora dos padrões exigidos pela norma técnica NBR 9050.

Figura 36 – Vista parcial do ponto de ônibus



Fonte: Autoral, 2020.

Além da insegurança (risco de sofrer acidentes), há também o agravante relacionado à alteração na qualidade ambiental, pois os ruídos causados pelo deslocamento dos veículos, a fumaça gerada pelos mesmos e a poluição visual causada pelas placas de sinalização (ver figura 37) acarretam em vários outros problemas.

Figura 37 – Vista parcial da rodovia Antônio Martins de Meneses



Fonte: Autoral, 2020.

As imagens 38 e 39 mostram os riscos enfrentados diariamente pelos pedestre e motorista, ocasionado devido à elevação da rodovia, reforçando o efeito barreira causado pela mesma. Devido ao efeito barreira alterações importantes nas atitudes e comportamentos da população linceira ocorrem cotidianamente.

Figura 38 – Percepção de risco devido ao desembarque e travessia perigosa



Fonte: Autoral, 2020.

Figura 39 – Embarque de passageiro em local inapropriado



Fonte: Autoral, 2020.

Quando se trata de mobilidade um ponto positivo é o acesso às vias locais, ajudando a desafogar o trânsito na rodovia, porém ao analisar o mapa (figura 35) nota-se apenas um fora da região central do povoado, dando acesso direto a pista do Pau Grande, esta sendo rota importante para outros povoados (figura 40).

Figura 40 – Acesso a pista do Pau Grande



Fonte: Autoral, 2020.

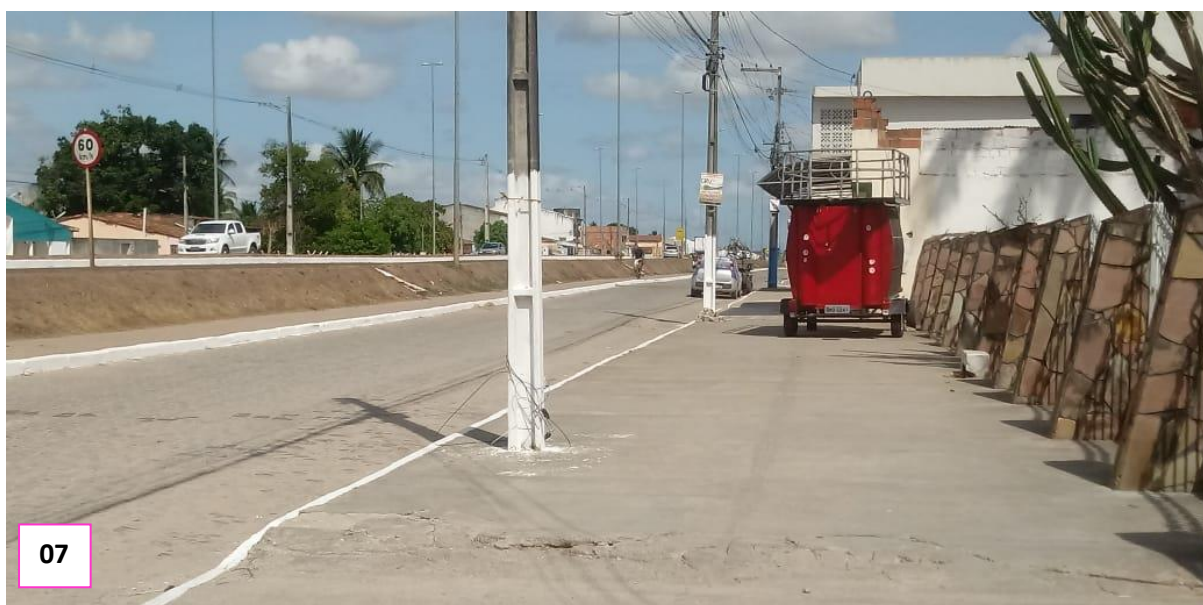
Algumas das potencialidades presentes no povoado são: ruas largas e pavimentadas quem quase todo área analisada (ver figura 41); calçadas largas e planas na região das vias locais, permitindo caminhar agradável facilitando a acessibilidade (ver figura 42); e empraçamento com mobiliários urbanos, estes utilizados mais durante o período noturno, devido à falta de arborização próxima a eles.

Figura 41 – Pavimentação de ruas



Fonte: Autoral, 2020.

Figura 42 – Vista parcial das calçadas às margens da rodovia



Fonte: Autoral, 2020.

Figura 43 – Vista parcial da Praça Santa Luzia



Fonte: Autoral, 2020.

Realizar a travessia não é uma tarefa fácil e dificulta a vida dos moradores do povoado Colônia Treze que necessitam cruzá-la diariamente (ver figuras 44 e 45). Pequenas escadarias foram construídas para auxiliar o escoamento das águas pluviais, porém servem como local de travessia, não garantindo qualquer segurança aos que fazem uso delas cotidianamente.

Figura 44 – Travessia de pedestre na rodovia Antônio Martins de Meneses

Mapa mosca (sem escala)



Fonte: Autoral, 2020.

A escassez de locais de transição seguros fazem com que as pessoas se arrisquem tentando cruzar a rodovia diariamente. Transitar com segurança é um direito de todos, porém não é o que está acontecendo na Rodovia Antônio Martins de Meneses atualmente como mostra na figura 45.

Figura 45 – Escassez de locais de transição seguros para pedestres



Fonte: Autoral, 2020.

Diante das problemáticas apresentadas a ideia de intervir na área em análise se reforça, pois a mesma necessita de melhorias que valorizem os pedestre e ciclistas, a qualidade de vida, o embelezamento da paisagem e a mobilidade.

An aerial photograph of a rural landscape. A wide, straight road or highway runs diagonally from the top left towards the bottom right. The surrounding area is a patchwork of agricultural fields, some of which are divided into smaller plots. There are scattered trees and some small buildings or structures visible in the landscape. The overall tone is grayscale, giving it a historical or documentary feel.

CAPÍTULO IV

DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO PARA
A ÁREA DE ESTUDO



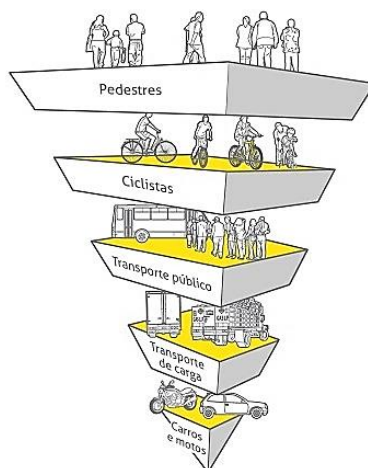
CAPÍTULO V

5. DIRETRIZES PROJETUAIS PARA MELHORIA DA ÁREA ANALISADA

É sabido por todos que o maior impacto que as rodovias ocasionam é a expansão urbana, pensando nisso, uma das formas de mitigar os riscos provenientes da presença de rodovia em área urbanizada é torná-la inclusiva, priorizando a infraestrutura para pedestres, bicicletas e transportes públicos.

A construção de uma infraestrutura rodoviária não pode se limitar apenas a construção de vias de acesso rápido para os veículos, pelo contrário, as vias devem ser completas de infraestrutura segura para todos os usuários, valorizando a segurança dos ciclistas, incentivar o uso do transporte público, possuir amplas calçadas para garantir a segurança da mobilidade peatonal. De acordo com a pirâmide de mobilidade sustentável há uma hierarquia que deve ser obedecida para que haja um dinamismo maior nos espaços públicos.

Figura 46 – Pirâmide de Mobilidade Sustentável



Fonte: Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento¹⁰. Acessado em: 08/03/2020, às 22h11min. Editada pela autora.

Pensando na valorização do pedestre, o presente trabalho vem por meio de propostas projetuais nortear um futuro projeto de requalificação, visando melhorar a mobilidade as margens da rodovia Antônio Martins de Menezes para que os pedestres se sintam parte do lugar, proporcionar um caminhar agradável e seguro, fazendo valer a pena seus direitos.

¹⁰Pirâmide de Mobilidade Sustentável. Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/programas/desestimulo-ao-automovel/>>. Acesso em: 08/03/2020.

Em relação ao paisagismo, fica claro que os benefícios provenientes da presença de arborização são diversos. As árvores são responsáveis pela absorção do gás Carbono (emitido muitas vezes pelos veículos) e outros gases tóxicos, evitam ou reduzem a erosão do solo, reduzem a poluição sonora servindo como barreiras acústicas e responsáveis também pelo embelezamento do local no qual foram inseridas, podendo citar outros diversos benefícios da mesma, por exemplo: a interação do homem com a natureza.

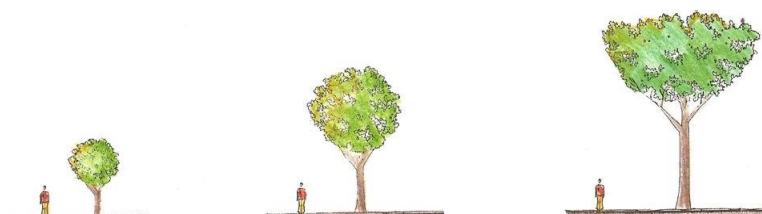
Figura 47 – Benefícios da presença de arborização.



Fonte: Prefeitura de São Paulo¹¹. Acessado em: 15/03/2020, às 8h12min.

As árvores podem ser classificadas como de pequeno, médios e grande porte. A classificação pode ser tanto pela altura, quanto pelo diâmetro da copa. São consideradas como de pequeno porte as que atingem de 4 a 6 metros de altura e possuem diâmetro da copa menor que 4 metros, as de médio porte possuem altura de 6 a 10 metros e diâmetro de 4 a 6 metros, já as de grande porte são acima de 10 metros de altura e seu diâmetro maior que 6 metros.

Figura 48 – Classificação quanto ao porte da árvore



Fonte: SlidePlay¹². Acessado em: 16/03/2020, às 09h23min. Editada pela autora.

¹¹Benefícios da presença de arborização. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/meio_ambiente/MARBOURB.pdf>. Acessado em: 15/03/2020.

¹²Classificação do porte das árvores. Disponível em: <<https://slideplayer.com.br/slide/7301891/>>. Acesso em: 16/03/2020.

Com base nos estudos e análises realizadas anteriormente, foram desenvolvidas propostas para mitigar os problemas existentes na área de estudo na busca pela melhoria da mesma. As diretrizes apresentadas servirão de base para futuras intervenções que venham ocorrer na área de estudo. As diretrizes urbanísticas tratam de melhorar o funcionamento do local onde as quais serão aplicadas. Já as intervenções paisagísticas servem para melhorar os aspectos visuais e climáticos.

São elas:

5.1 DIRETRIZES URBANÍSTICAS:

1) PRIMAZIA DO PEDESTRE E CAMINHABILIDADE

- ❖ Priorizar a mobilidade peatonal em detrimento aos demais modais;
- ❖ Garantir o direito dos pedestres e transeuntes de caminhar com segurança e qualidade;

2) ACESSIBILIDADE

- ❖ Inserção de passarelas para pedestres ao longo da rodovia, facilitando o cruzamento da mesma;
- ❖ Propor intervenções nas calçadas para que as mesmas sejam compostas por três faixas, sendo estas de acesso, de serviço e de circulação livre;
- ❖ Propor acessibilidade global em todas as calçadas localizada na região lindeira a rodovia devendo ser nivelada, com calçamento regular e liso e sem presença de obstáculos, facilitando o deslocamento dos seus usuários;
- ❖ Inserir por toda a rodovia sinalização semafórica, composta por semáforos de pedestres que possuam botão que ative sinais sonoros indicando qual o momento adequado para realizar a travessia com segurança, atendendo aos portadores de necessidades visuais;

3) INCENTIVO AO USO DE MODAIS NÃO MOTORIZADOS

- ❖ Inserção de ciclo faixa para atender aos ciclistas prioritariamente, estas podendo ser divididas nos sentidos do fluxo da rodovia;
- ❖ Inserção de pontos de paradas com existência de para ciclos na praça e próximo aos pontos de ônibus;

4) INCENTIVO AO USO DE TRANSPORTE DE USO COLETIVO

- ❖ Propor estreitamento das vias locais para que se possa alargar as calçadas e diminuir a velocidade;
- ❖ Rever os bolsões de parada de ônibus na rodovia e melhorar a estrutura dos pontos de embarque e desembarque;

5.2 DIRETRIZES PAISAGÍSTICAS:

1) ESPAÇO PÚBLICO - INFRAESTRUTURA DE QUALIDADE

- ❖ Em parceria com os moradores analisar as necessidades de infraestrutura de cada local e propor intervenções, tais como: inserção de mobiliário urbano, paisagismo, e lazer, visando proporcionar conforto e bem para todos;
- ❖ Criar métodos que facilitem a integração dos espaços livres com os espaços edificados, dos espaços públicos com os espaços privados, tais como: espaços de permeabilidade do solo otimizando a drenagem e escoamento pluvial, locados em frente as residências;
- ❖ Criar espaços de interação para atender diversos tipos de pessoas de diversas idades, locais que poderão ser utilizados a qualquer horário do dia;
- ❖ Inserção de iluminação pública para pedestres;

2) ARBORIZAÇÃO

Quando se trata de arborização urbana não há sombra de dúvidas que as árvores desempenham um papel essencial na qualidade de vida das pessoas, pois são elas as responsáveis pelo controle do clima, servem como purificadoras do ar, refúgio para animais e produzem alimentos para os mesmo, cria ambientes mais agradáveis e melhora o conforto visual. Considera-se arborização urbana o conjunto de arvores que fazem a composição do cenário urbano, estas podendo ser encontradas em calçadas, praças, jardins privados e canteiros.

As diretrizes que se sugere são:

- ❖ Incentivar plantio de árvores levando em consideração as fachadas existentes;
- ❖ Nos canteiros plantio de espécies arbustivas que desempenhem função de cerca viva e se adapte a ambiente ensolarado
- ❖ Na região da praça inserir árvores de grande porte próximo aos mobiliários existentes para criar ambientes sombreados;

É de suma importância escolher as espécies de acordo com o local onde a mesma será inserida, deve-se ater principalmente ao porte e as raízes para que não haja conflitos com a fiação existente e o passeio. No Brasil existem várias espécies que são muito indicadas para compor a vegetação urbana como, por exemplo: Pau-ferro (nome científico: *Caesalpinia leiostachya*), Jacarandá (nome científico: *Jacaranda mimosaefolia*), Aroeira (nome científico: *Schinus terebinthifolius*), Canafístula (nome científico: *Senna spectabilis*), entre outras tantas espécies.

Desta forma, foram sugeridas algumas espécies de árvores para serem plantadas em determinadas área levando em conta o porte e conservar árvores existentes.

- ❖ PAU-FERRO | *Caesalpinia leiostachya*

Esta espécie é tida por muitos como o ébano brasileiro devido a sua densidade, considerada de grande porte. Relata-se que a espécie foi batizada de pau-ferro por causa dos ruídos e faíscas produzidas pelas machadadas para efetuar o corte da árvore.

Figura 49 – Pau-ferro (*Caesalpinia leiostachya*)



Fonte: Archdaily¹³. Acessado em: 16/03/2020, às 10h13min. Editada pela autora.

Muito utilizada no paisagismo devido as suas características ornamentais e por proporcionar bastante sombreamento. O pau-ferro é um árvore perenifólia a semi-decídua, nativa da mata atlântica. Possui copa arredondada e ampla, medindo entre 6 a 12 metros de diâmetro e atinge cerca de 30 metros de altura. Apesar do seu grande porte não possui raízes agressivas, fator que muitíssimo importante para a escolha de árvores que serão plantadas em meio urbano. Possui madeira dura, durável e muito resistente.

Não é recomendado o plantio dessa espécie em calçadas, muito menos em locais onde transitam muitas pessoas ou veículos, por causa dos seus ramos que em meio a tempestades podem vir a cair. Esta espécie se desenvolve muito bem em locais abertos.

Ficha da árvore:

- ❖ Família: Fabaceae - Cesalpinioideae
- ❖ Nome Científico: *caesalpinia ferrea* Mart. Ex Tul var *leiostachya* (L.) Wild.
- ❖ Sinonímia: *Libidibia ferrea* (Mart. ex Tul.) L.P. Queiroz var. *leiostachya* (L.) Wild.
- ❖ Nomes Comuns: Pau-ferro, pau-ferro-verdadeiro, jucá.
- ❖ OITI | *Licania tomentosa*

¹³ 20 espécies nativas para arborização urbana. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/880359/20-especies-nativas-para-arborizacao-urbana>>. Acessado em: 16/03/2020

É uma árvore bastante utilizada na arborização urbana, pois sua copa é bem formada, o que proporciona um bom sombreamento juntamente com um efeito ornamental. As raízes dessa espécie são profundas, caracterizadas como não agressivas. Sua madeira é bastante resistente e possui folhagem simples de tons amarelo claro quando novas, modificando sua cor para verde escuro quando vão ficando mais velhas.

O oitizeiro floresce no inverno, seu fruto é comestível, de sabor doce e muito nutritivo. É uma espécie resistente a poluição, gerada pelo meio urbano. Sua utilização possibilita a redução de ruídos e melhora a qualidade do ar, diminuindo o efeito de ilha de calor. Esta espécie prefere climas ameno a quente e deve ser cultivada sob Sol pleno.

Figura 50 – Oiti (*Licania tomentosa*)



Fonte: Archdaily¹⁴. Acessado em: 16/03/2020, às 10h31min. Editada pela autora.

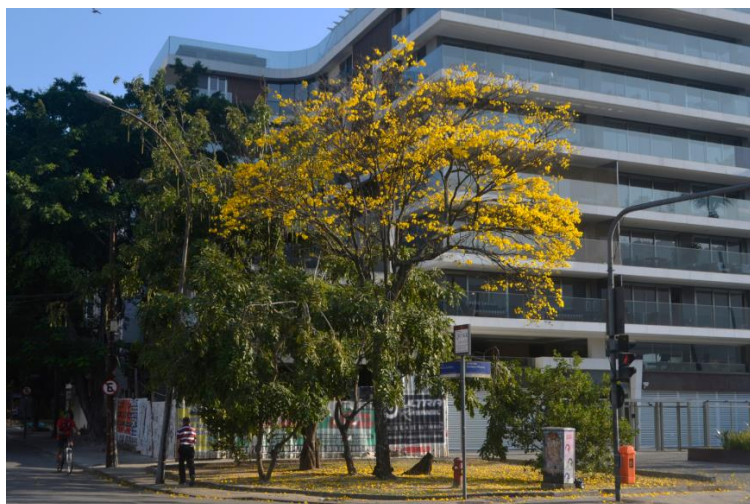
Ficha da árvore:

- ❖ Nome Científico: *Licania tomentosa*
- ❖ Sinonímia: *Moquilea tomentosa*, *Pleragina odorata* Nomes Populares: Oiti, Goiti, Oitizeiro, Oiti-da-praia, Oiti-cagão, Guali, Oiti-mirim, Oiticica, Manga-da-praia, Milho-cozido, Fruta-cabeluda, Guailí, Guití, Uiti
- ❖ Família: *Chrysobalanaceae*
- ❖ IPÊ | *Tabebuia spp*

¹⁴ 20 espécies nativas para arborização urbana. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/880359/20-especies-nativas-para-arborizacao-urbana>>. Acessado em: 16/03/2020

O Ipê apresenta diversas variações de cores: roxo, amarelo, branco e rosa. É uma espécie muitíssimo utilizada no paisagismo brasileiro, pois a depender da espécie pode atingir até 30 metros de altura. São comumente utilizadas no plantio em calçadas, pois suas raízes não causam prejuízos às calçadas, além de sua florada embelezar o local onde foi plantada esta espécie.

Figura 51 – Ipê Amarelo



Fonte: Archdaily¹⁵. Acessado em: 16/03/2020, às 10h42min. Editada pela autora.

Figura 52 – Ipê Roxo



Fonte: Paraíso das Árvores¹⁶. Acessado em: 16/03/2020, às 08h03min. Editada pela autora.

PAISAGISMO

¹⁵ 20 espécies nativas para arborização urbana. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/880359/20-especies-nativas-para-arborizacao-urbana>>. Acessado em: 16/03/2020

¹⁶ Ipê Roxo. Disponível em: < <https://loja.paraisdasarvores.com.br/ipe-roxo.html>>. Acessada em 16/02/2020

Pensar e desenvolver um bom paisagismo urbano é uma forma de criar interações entre os ambientes naturais e os construídos pelos homens, de harmonizar essa interação e melhorar a convivência com a Natureza. O paisagismo é um instrumento poderosíssimo, capaz de melhorar a qualidade ambiental urbana, visando conforto térmico, acústico e visual. Porém este é um campo pouco explorado por muitos projetistas. O paisagismo é a visualização da harmonia entre homem e natureza, através da convivência com o verde e a paisagem construída.

Para os canteiros a escolha foi de espécies arbustivas que resistam ao clima, gases provenientes dos veículos e facilidade de manejo. Espécies sugeridas foram:

❖ CLÚSIA FLUMINENSIS

É uma espécie arbustiva muito utilizada em locais de tráfego intenso de veículos, pois resiste muito bem aos gases liberados pelos mesmos. Está pode ser utilizada como cerca viva, se desenvolve muito bem sob Sol pleno ou meia sombra. Pode chegar a atingir uma altura de 6 metros.

Figura 53 – *Clúsia Fluminensis*



Fonte: Condomínios Verdes¹⁷. Acessado em: 01/03/2020, às 09h02min. Editada pela autora.

¹⁷ Plantas ideais para as áreas comuns dos condomínios. Disponível em: < <https://www.condominiosverdes.com.br/conheca-as-plantas-ideais-para-as-areas-comuns-dos-condominios/> >. Acessada em: 01/03/2020

A floração se apresenta em flores miúdas e de tonalidade branca, surgindo durante a primavera e o verão. A folhagem desse arbusto apresenta folhas em formato de gotas, estas rígidas e em tom de verde-escuro.

Recomendam-se alguns cuidados com a espécie, a exemplo: para que se possa manter o porte arbustivo deve-se realizar podas de contenção frequentemente.

❖ IXORA

Ixora é uma espécie arbustiva de gênero botânico pertencente à família Rubiaceae. Esta planta é comumente encontrada em regiões de clima quente, deve ser cultivada a Sol pleno. Existem diversas espécies de Ixora, as mais comuns são a Ixora chinensis e a Ixora coccínea.

Figura 54 – Ixora



Fonte: Condomínios Verdes¹⁸. Acessado em: 01/03/2020, às 09h24min.

¹⁸ Plantas ideais para as áreas comuns dos condomínios. Disponível em: < <https://www.condominiosverdes.com.br/conheca-as-plantas-ideais-para-as-areas-comuns-dos-condominios/> >. Acessada em: 01/03/2020

An aerial photograph of a highway interchange with multiple lanes and ramps, surrounded by a mix of urban and rural landscape. A yellow arrow graphic points from the right towards the center of the image.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho apresentado buscou abordar diversos assuntos, através de análises relacionadas ao objeto de estudo, a rodovia Antônio Martins de Menezes, como por exemplo: urbanismo de risco. Através da revisão bibliográfica pode-se classificar o povoamento como uma zona de transição, deixando claro que é imprescindível tratar uma zona de transição como um ambiente multável que está em constante processo de transformação.

A partir dos dados coletados, foi possível realizar um diagnóstico da real situação em que se encontra a área analisada em relação ao adensamento territorial, diversidade de uso e ocupação do solo, gabarito de altura, etc., identificando problemas e potencialidades. Pôde-se perceber através das análises, visitas in loco e da utilização de ferramenta como o software Google Earth, a deficiência na sinalização horizontal e vertical, na mobilidade, na escassez de cobertura vegetal e paisagismo, entre outras problemáticas.

Após o levantamento dos dados foram propostas diretrizes urbanísticas e paisagísticas, as quais visam melhorar a área analisada, estas sendo aplicadas em um modelo de estudo preliminar para facilitar a compreensão da utilização das mesmas.

A análise qualitativa do espaço estudado é uma ferramenta de suma importância e requer uma pesquisa mais aprofundada, se atendo aos usuários do espaço em questão, desta forma o desenvolvimento deste estudo torna-se base técnica para trabalhos futuros.

Portanto, conclui-se que as análises desenvolvidas por este estudo servem de base para estudos futuros através das atualizações dos dados coletados até o presente momento. É sabido que um projeto quando bem executado e bem-sucedido impulsiona que outros, tão bons quanto, venham surgir criando um ciclo-vicioso.

Por fim, nesta lógica, o que se recomenda é traçar discussões e reflexões para futuras intervenções/ações em conjunto a comunidade local. Ficando nítido que há a necessidade de se refletir as expectativas e carências da população, de acordo com a evolução do lugar e sugere-se estudos mais aprofundados relacionados às medidas mitigadoras, juntamente com o desenvolvimento de metodologias que possibilitem atualizar e corrigir deficiências encontradas neste trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ALMEIDA, Evaristo. **Mobilidade Urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.
- BARBOSA. Livia Barraque. **A produção do espaço urbano e as áreas de transição rural-urbana o caso do município de Cariacica**. Vitória, 2013. Disponível em: <http://portais4.ufes.br/posgrad/teses/tese_6781_livia.pdf>. Acessado em 10 jan. 2020.
- BRASIL. Lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000.
- DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.
- FERREIRA, Marcos Antonio Garcia e SILVA JÚNIOR, Sílvia Barbosa da. **Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos na percepção dos pedestres**. São Carlos, 2008. Disponível em: <<file:///E:/TCC-UFS/TCC-UFS%20ATUALIZADO/TCC%202/ESTUDOS%20COMPLEMENTARES%20-%20ARTIGOS/artigos%20de%20Ana/a15v20n1.pdf>> Acessado em: 11 jan. 2020.
- FILHO, José Augusto de Lira; PAIVA, Haroldo Nogueira de (coord). **Paisagismo: princípios básicos**. Viçosa, MG: Aprenda Fácil, 2001.
- GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **Vida nas cidades: como estudar**. 1. Ed. – São Paulo: Perspectiva, 2018.
- Habitação e Urbanismo: Ordenamento Territorial e Planejamento Urbano**. Disponível em: <<http://www.urbanismo.mppr.mp.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=33>>. Acesso em 10 de jan. 2020.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. – 3 ed. – São Paulo : WMF Martins Fontes, 2011.
- MASCARÓ, Lúcia Raffo de. **Ambiência urbana = Urban environment**. 2ª Edição, Porto Alegre: Editora +4, 2004.
- MASCARÓ, Lucia. **Vegetação Urbana**. Porto Alegre: L Mascaró J Mascaró. 2ª Edição, 2005.
- MENESES, F. A. B.. **Análise e tratamento de trechos rodoviários críticos em ambientes de grandes centros urbanos**. 251p. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transporte) – Curso de Pós Graduação em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Rio de Janeiro, 2001.
- MENESES NETO, Pedro Vieira de. **Antônio Martins de Meneses: o desbravador**. Aracaju: J. Andrade, 2016.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, **A mobilidade urbana no planejamento da cidade**, Cartilha, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, **Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**, Coleção Bicicleta Brasil, caderno 1, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, Brasília.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada** – Rio de Janeiro: IBAM.

MIRANDA, L. I. B. **Planejamento em Áreas de Transição Rural-Urbana: Velhas Novidades em Novos Territórios**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), v. 11, p. 83-100, 2008

Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada. Ministério das Cidades, 2005. Disponível em <<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>> Acessado em: 17 ago. 2019

Mobilidade no contexto rural. Disponível em: <<file:///E:/TCC-UFS/TCC-UFS%20ATUALIZADO/TCC%202/ESTUDOS%20COMPLEMENTARES%20-%20ARTIGOS/artigos%20de%20Ana/179103.pdf>>. Acesso em: 07 jan. 2020.

PENA [20-?], Rodolfo F. Alves. **"Espaço urbano e rural"**; Brasil Escola. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/espaco-urbano-rural.htm>>. Acesso em 12 de janeiro de 2020.

PLANALTO b. **Lei N° 10.098, de 19 de Dezembro de 2000**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm. Acesso em: 19 de jan. de 2020

REGIS, G.S. **As potencialidades das TIC para a Pedagogia da Alternância na Educação do Campo**. Salvador(2015). Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/19278/3/GiseleRegis__Vers%C3%A3o__final2016.pdf> Acesso em: 12 de jan. de 2020.

ROLNIK, Raquel (2004). **O que é cidade?** São Paulo: Brasiliense.

SANTANA, Wellington de. **Memorial Coopertreze 20 anos de história 1962-1982**. BNB/Secretaria de Estado da Agricultura. SID – Sistema de Informação Distribuída, 1982.

SANTOS, Maria José Lopes dos. **Os primórdios da economia da Colônia Treze**. Lagarto, 2002.

SOARES, Rafael Della Gatta. **Bicicleta e mobilidade urbana: Modismo ou solução sustentável para o transporte na cidade de São Paulo**, São Paulo, 2015. Disponível em: <https://paineira.usp.br/celacc/sites/default/files/media/tcc/versao_final_pdf.pdf>. Acessado em 18/08/2019

SOUZA, Fernando Antonio Santos de. **Formação, movimento e descompasso da rede urbana de Sergipe**. São Cristóvão, 2008.

SOUZA, Marcelo José Lopes. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro : Bertrand, 2003.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão e WHITACKER, Arthur Magon (orgs.). **Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural**. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006. 248p.

TURKIENICZ, Benamy; MALTA, Maurício. **Desenho Urbano. Anais do II SEDUR – Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil**. São Paulo: PINI; Brasília CNPq; Rio de Janeiro: FINEP, 1986.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard. **Intervenções em centros urbanos. Objetivos, estratégias e resultados**. 2ª edição. Barueri, São Paulo: Manole, 2009.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed., São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2001. 373 p.

WATERMAN, Tim. **Fundamentos de Paisagismo**. Porto Alegre: Bookmann, 2010.

Acessibilidade na arquitetura: como criar ambientes práticos e acessíveis para todos. Disponível em: <<https://www.vivadecora.com.br/pro/arquitetura/acessibilidade-na-arquitetura/>>. Acessado em 20/01/2020.

Vista aérea do povoado Colônia Treze, Lagarto-Sergipe. Disponível em: <<https://www.google.com/maps/@-10.9856928,-37.5518575,1461m/data=!3m1!1e3>>. Acessado em: 12/08/2019.

Instituto Marcelo Deda. **Seinfra duplica perímetro urbano do povoado Colônia 13**. Disponível em: <<http://www.institutomarcelodeda.com.br/seinfra-duplica-perimetro-urbano-do-povoado-colonia-13/>>. Acessado em 13/08/2019.

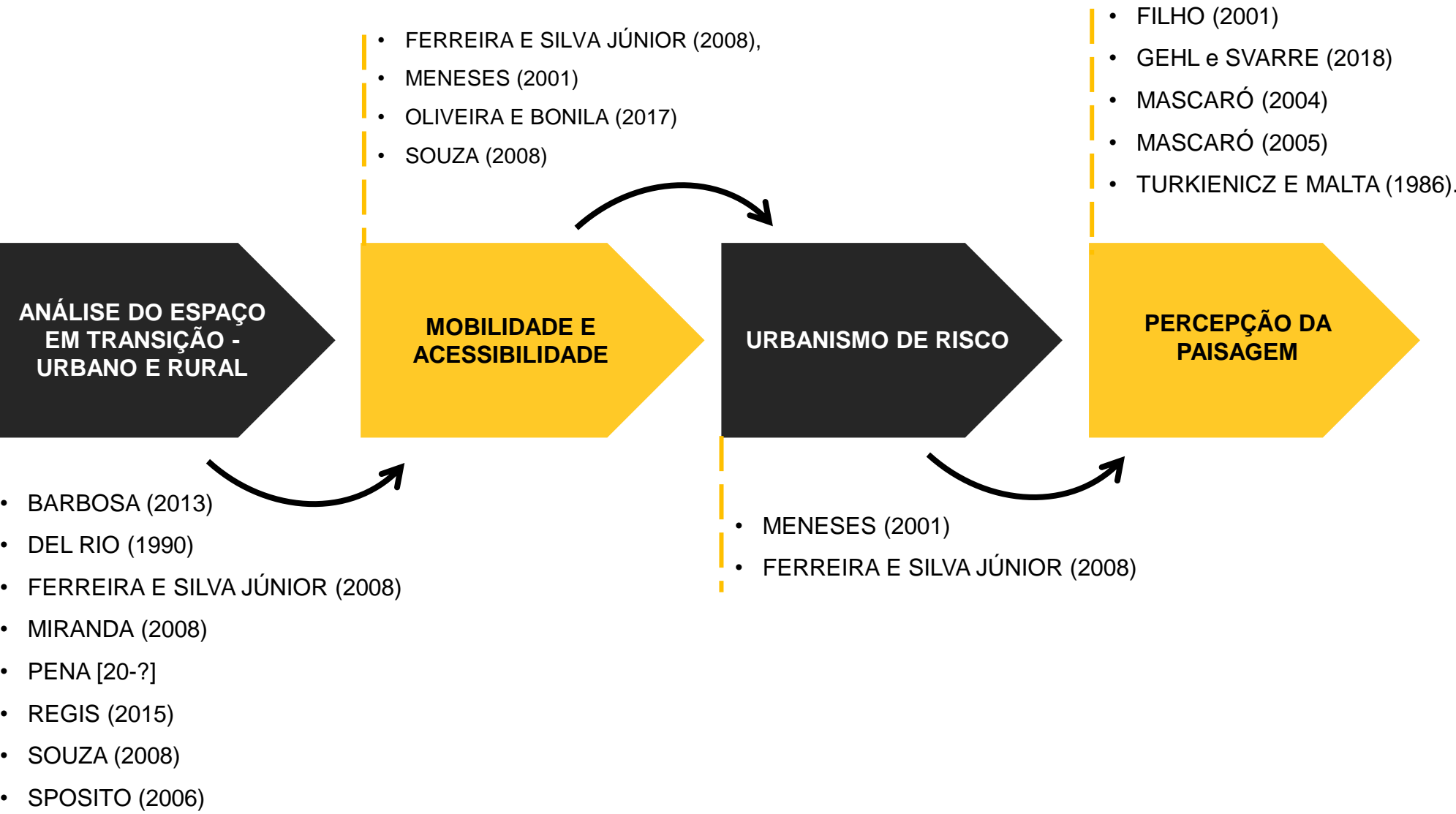
ANEXOS

DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA RODOVIA ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA TREZE – LAGARTO, SERGIPE

JUSTIFICATIVA DA PROPOSTA

Entende-se como urbanismo de risco toda e qualquer forma de ocupação que implique na segurança de qualquer indivíduo, ocasionando risco para o mesmo, desta forma a presença de uma rodovia em meio a uma área urbanizada, cria de forma nítida uma barreira urbanística, gerando riscos eminentes aos que precisam cruzá-la diariamente. O presente trabalho teve como intuito analisar a real situação do povoado Colônia Treze, Lagarto - Sergipe e propor medidas que mitiguem os riscos presentes na área analisada.

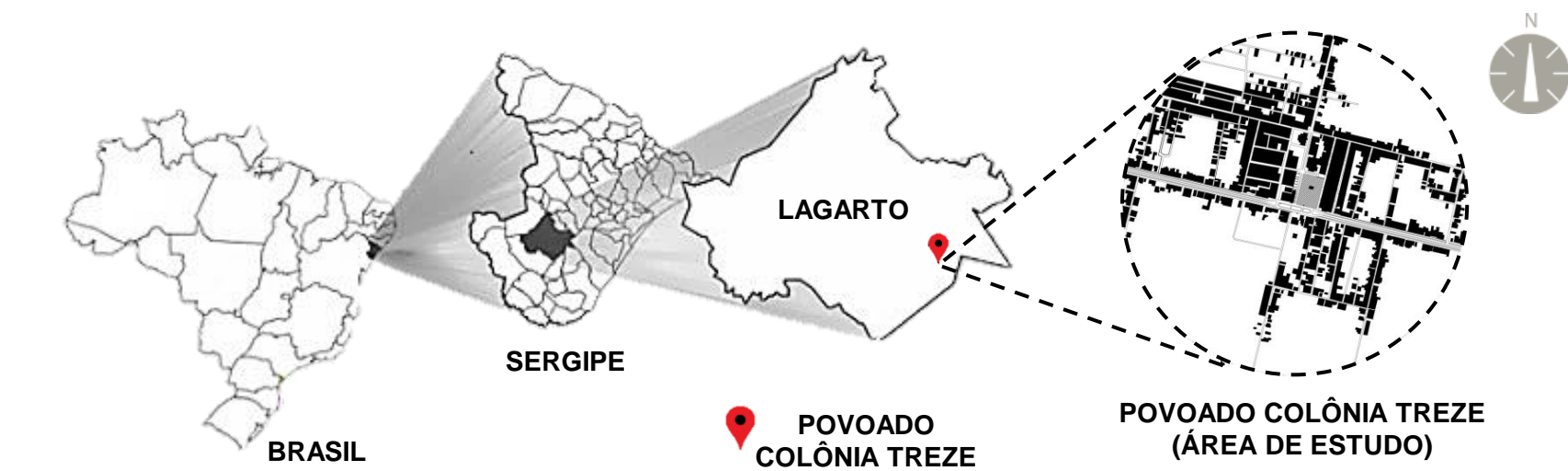
REFERENCIAL TEÓRICO:



LOCALIZAÇÃO:

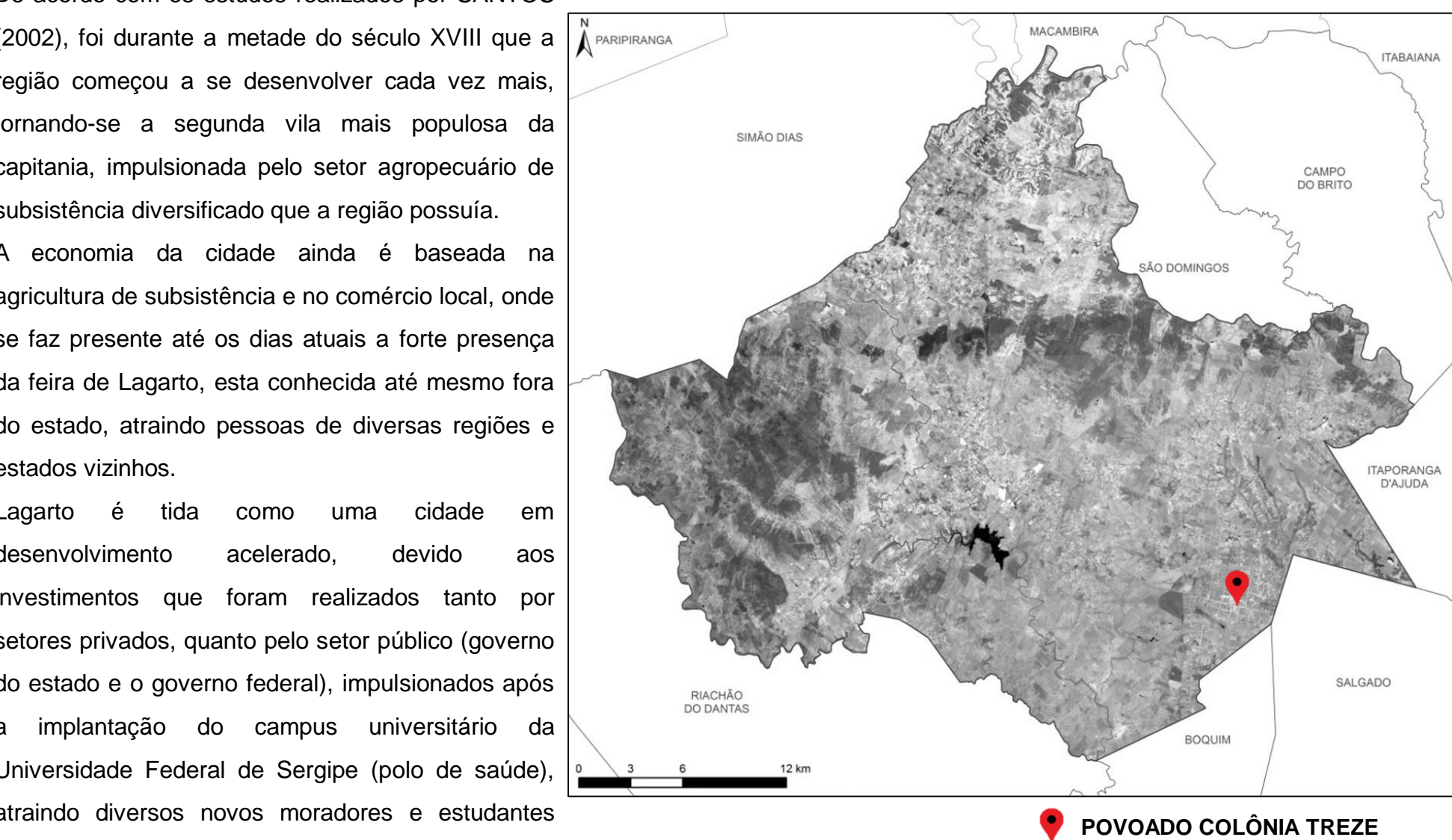
A cidade de Lagarto está localizada ao centro-sul do estado de Sergipe, limitando-se com os municípios de Boquim, São Domingos, Salgado, Simão Dias e Riachão do Dantas (ver figura 01), é tida como a terceira cidade mais populosa do estado de Sergipe segundo o IBGE (2010) e está localizada a 75 km da capital, Aracaju. O censo demográfico registrou no ano de 2010 cerca de 94.861 habitantes, onde o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística estima que no ano de 2019 chegou a cerca de 104.408 habitantes.

Figura 01: Localização geográfica do município Lagarto (SE).



Fonte: Siello. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-05722015000500748>. Acessado em: 27/02/2020, às 23h22min. Editada pela autora.

Figura 02: Localização de Lagarto em relação às cidades circunvizinhas.



Fonte: Disponível em <<http://geo.fbds.org.br/SE/LAGARTO/MAPAS/>>, acessado em 19/02/2020, às 10h21min. Editada pela autora.

CONCEITUAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O povoado Colônia Treze é o maior povoado da cidade de Lagarto, até o presente momento, localizado na região centro-sul do estado de Sergipe. Devido ao seu desenvolvimento com o passar dos anos o povoado Colônia Treze vêm ganhando força como uma zona em transição por possuir características de zona urbana. Porém atrelado ao crescimento populacional novos problemas surgem e um deles é o descontrole no trânsito local ocasionado pelo aumento no tráfego devido a existência da Rodovia Antônio Martins de Menezes, que recorta o povoado praticamente ao meio, esta de hierarquia importante para a mobilidade da região. A existência da rodovia gera insegurança para os pedestres devido a pouca existência de locais seguros para travessia, e para os motoristas por causa dos poucos acessos as vias locais.

Figura 03: Vista aérea povoado Colônia Treze



Fonte: Google Earth, editada pela autora. Acessado em: 25/01/2020, às 13h45min.

Figura 04: Delimitação da área de estudo



ESCALA : 1:20.000
Fonte: Google Maps e editada pela autora. Acessado em: 25/01/2020, às 10h02min.

CHEIOS E VAZIOS

Figura 05: MAPA NOLLI



ESCALA: 1/10.000

FONTE: AUTURAL, 2020.

□ VAZIO
■ EDIFICADO
▨ PRAÇA SANTA LUZIA

Através da análise do mapa Nolli, torna-se possível visualizar o que é adensado/ocupado e o que é vazio. O adensamento e o crescimento populacional com o passar dos anos mostra que o povoamento tende a se expandir cada vez mais, o que é compatível com a existência do comércio local. É possível ver nitidamente que ainda há muitos terrenos vazios. A morfologia do povoado apresenta um traçado linear, com quadras divididas proporcionalmente, ruas largas e uma praça central.

Atualmente, o que se assiste é um movimento de deslocamento por parte de muitos moradores locais que realizam atividades em outras regiões, porém preferem continuar residindo no povoado, fortalecendo a mobilidade intermunicipal. A maioria dos veículos motorizados que transitam na rodovia Antônio Martins de Menezes utilizam a mesma como rota de passagem, pois a rodovia se tornou um eixo de ligação muito forte em razão da conexão entre a região centro-sul do estado de Sergipe e a capital Aracaju.

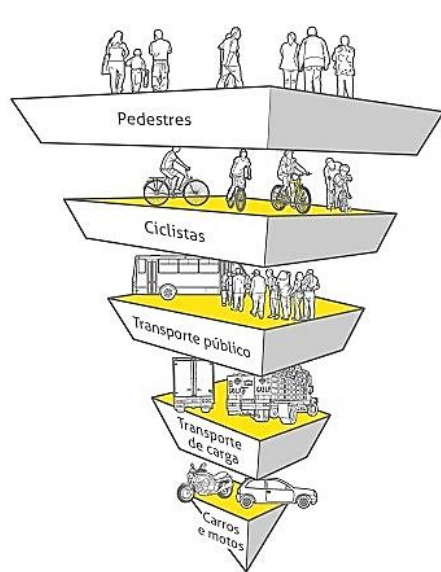
PERCEPÇÃO VISUAL (PROBLEMAS E POTENCIALIDADES):

De acordo com a Pirâmide de Mobilidade Sustentável (ver figura xx), há uma hierarquia que deve ser obedecida e os pedestres devem ser prioridade quando se trata de mobilidade.

Porém como em quase todo território brasileiro, o povoado Colônia Treze também apresenta problemáticas relacionadas ao descontrole no trânsito e desvalorização dos pedestres, e esse problema se agravou após a elevação da rodovia Antônio Martins de Menezes. Foram mapeados alguns pontos onde há a presença de problemas e potencialidades da área em análise, e através das análises das fotografias colhidas in loco torna-se possível interagir com a realidade local.

Com a reforma da rodovia houve uma supervalorização do automóvel em detrimento a mobilidade peatonal em quase toda sua extensão, ocasionada devido à elevação da mesma, deixando as calçadas em níveis mais baixos em quase todo o percurso dificultando assim a travessia dos pedestres ocasionando um efeito de barreira.

Figura 06: Pirâmide de Mobilidade Sustentável



Fonte: Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento. Disponível em <<https://itdpbrasil.org/programas/desestimulo-ao-automovel/>>. Acessado em: 08/03/2020, às 22h11min. Editada pela autora.

Figura 07: Condicionantes climáticas



ESCALA: 1/10000

Fonte: Autoral, 2020.

PROBLEMÁTICAS

- ▲ Escassez de paisagismo
- ▲ Rodovia elevada, efeito barreira (sensação de insegurança)
- ▲ Ausência de locais de transição seguros, ocasionando insegurança aos pedestres



POTENCIALIDADES

- Calçadas largas com possibilidade de intervenções
- Possibilidade de acesso as vias locais (o único acesso existente)
- Ruas largas, pavimentadas e com infraestrutura



Fonte: Autoral, 2020.

DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA RODOVIA ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA TREZE – LAGARTO, SERGIPE

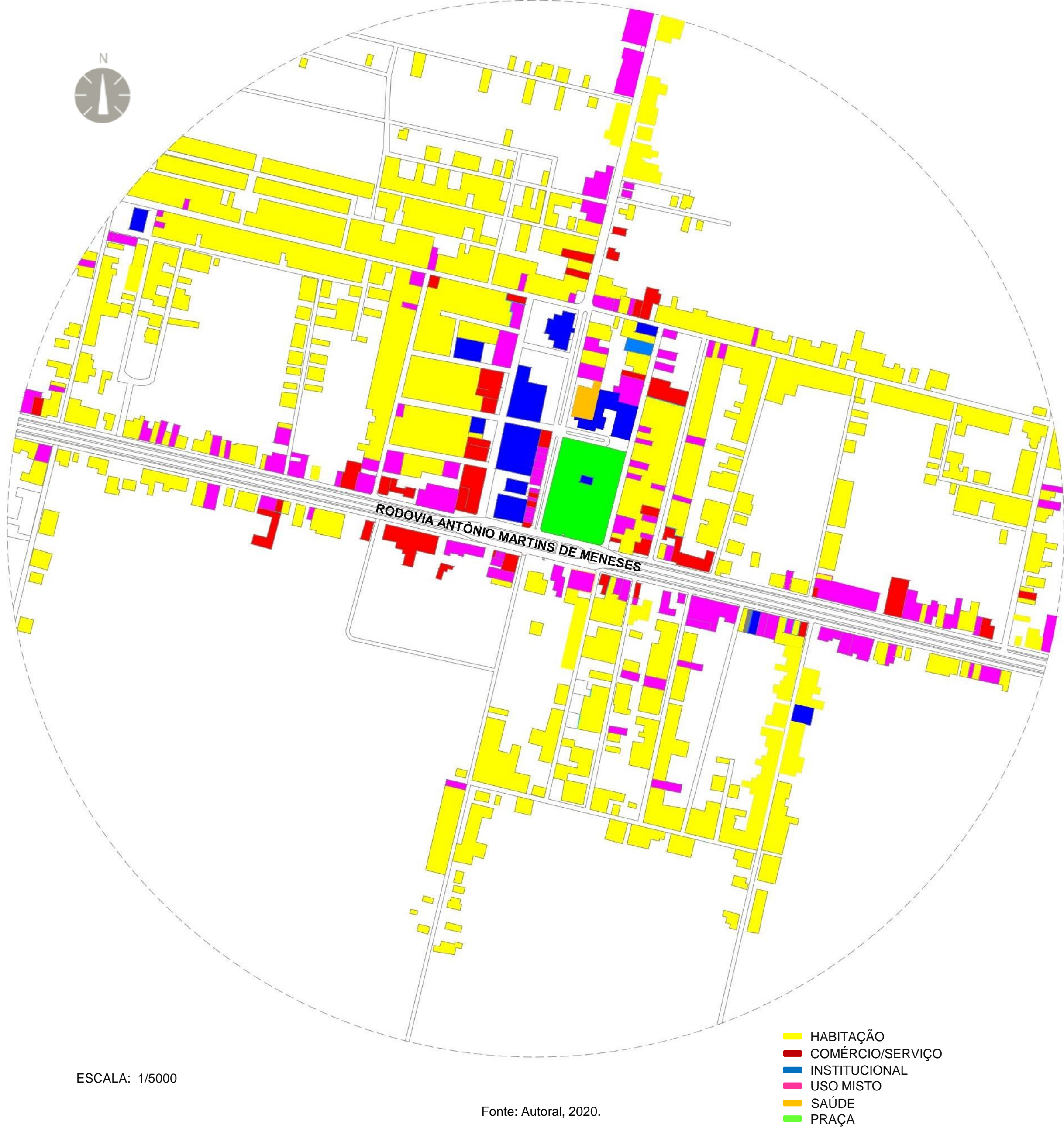
ANÁLISE URBANÍSTICA DA ÁREA DE ESTUDO ATUALMENTE

Na busca pela compreensão da área estudada, notou-se que havia necessidade de se desenvolver estudos mais aprofundados sobre a atual situação que se encontra a região lindeira da rodovia Antônio Martins de Menezes. Os estudos desmembrados dos pontos analisados foram: mobilidade, estrutura e infraestrutura, problemas e potencialidades, áreas verdes/cobertura vegetal, fluxos e conectividade, etc. O presente estudo abordou análises detalhadas sobre o entorno da rodovia Antônio Martins de Menezes, através de mapeamentos e levantamos de dados que possibilitaram uma melhor compreensão da área em questão, para posteriormente, propor intervenções urbanísticas que pudessem mitigar os problemas existentes visando melhoria na qualidade de vida local. As análises dos mapas figura-fundo facilitam a compreensão das problemáticas existentes.



Fonte: Pedro Leite. Acessado em: 15/06/2019 às 18h23min. Disponível em: <<http://blogminhaterraesergipe.blogspot.com/2018/07/povoado-colonia-treze-no-municipio-de.html>>.

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO



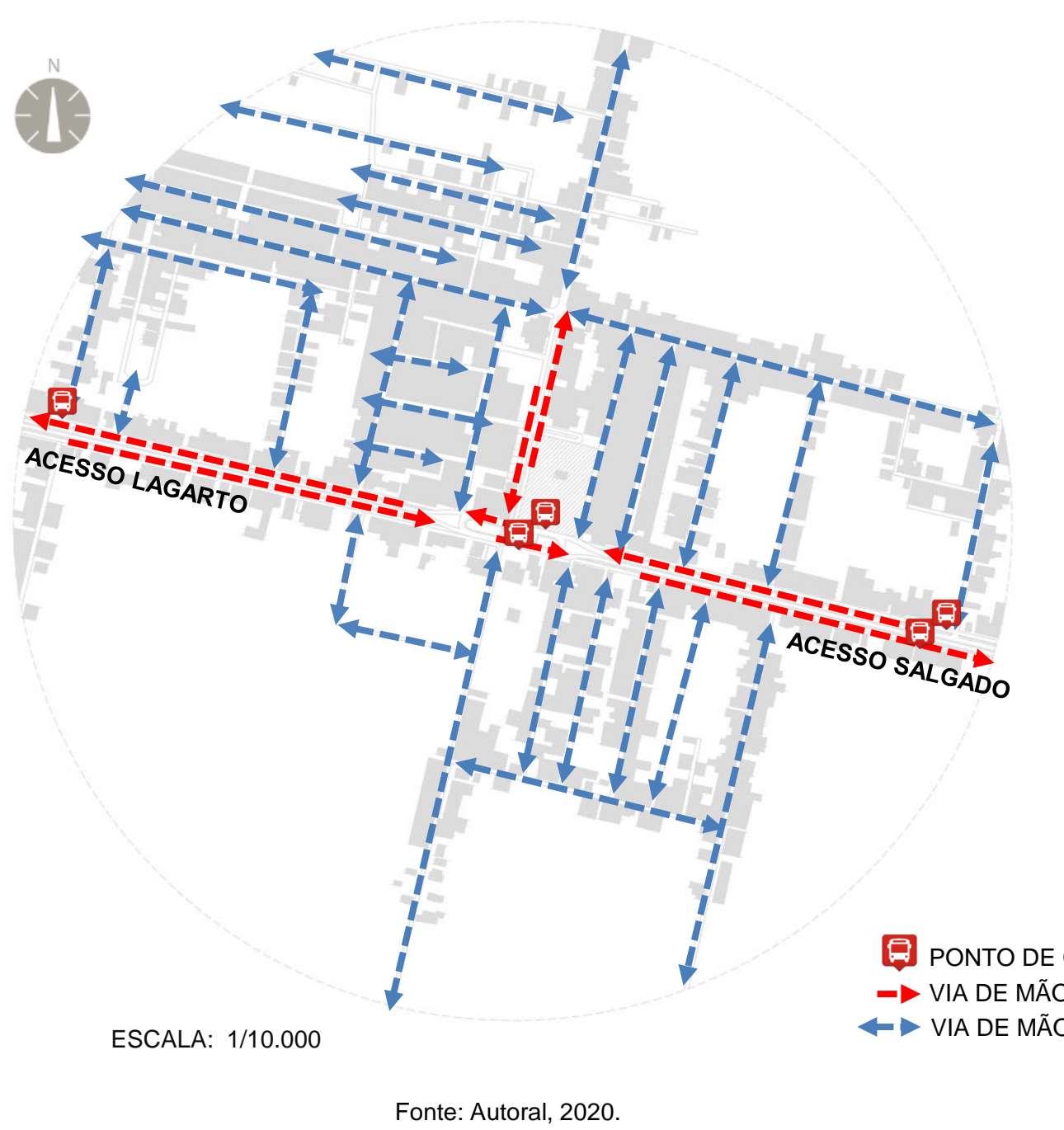
GABARITO DE ALTURA



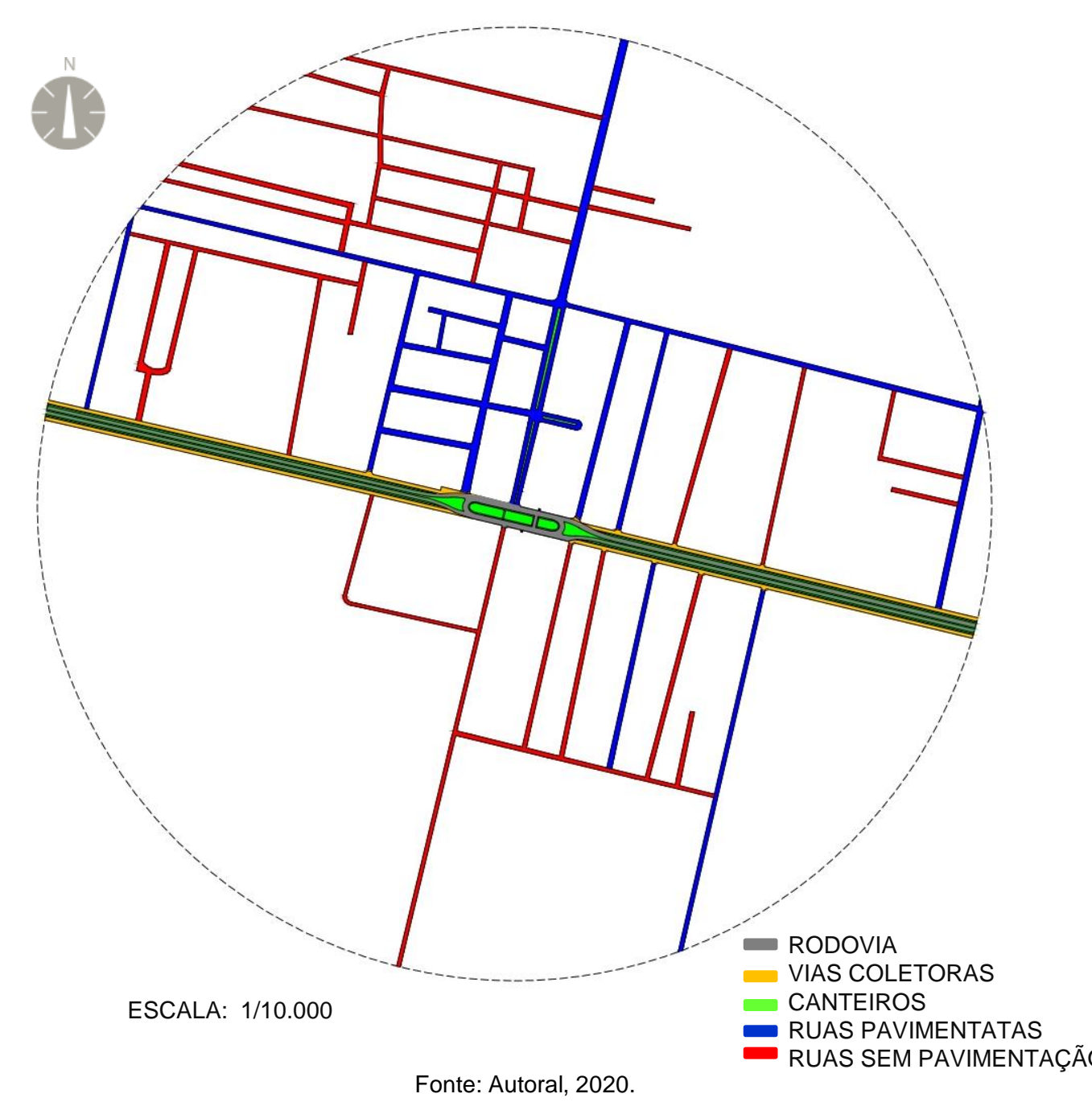
VEGETAÇÃO



FLUXOS E CONECTIVIDADES



HIERARQUIA DE VIAS

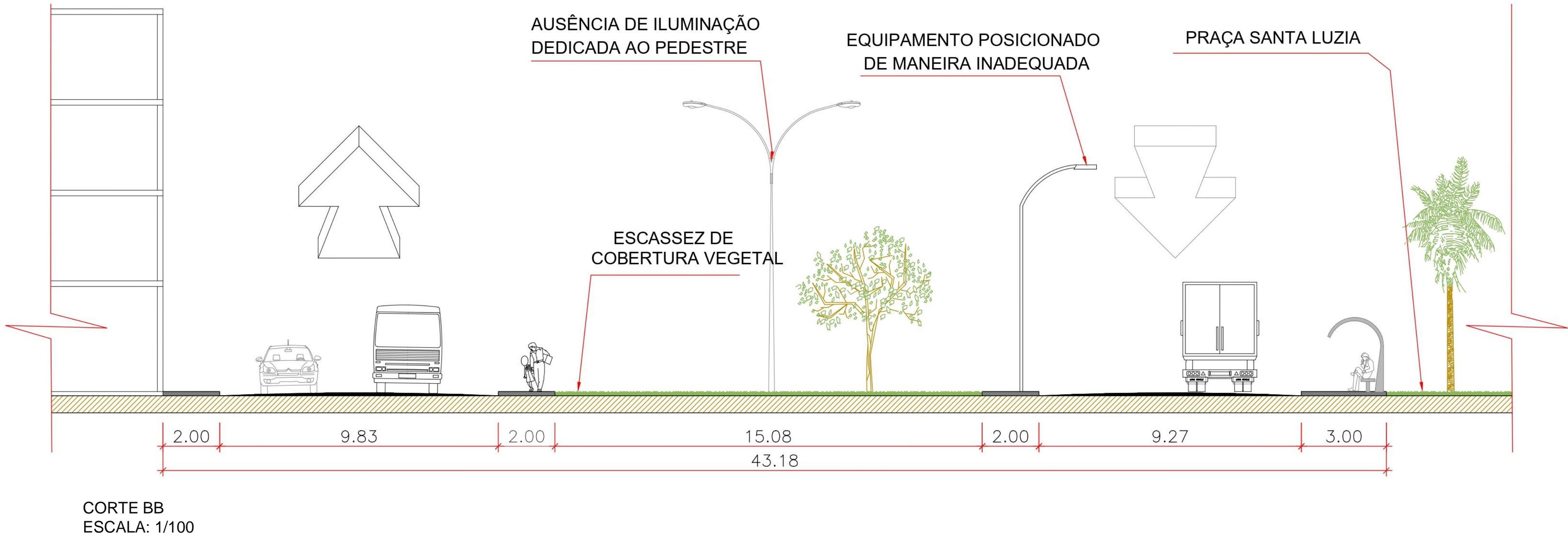


DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA RODOVIA ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA TREZE – LAGARTO, SERGIPE

MAPA MOSCA



SITUAÇÃO ATUAL :



ANTEPROJETO :

DIRETRIZES PROJETOIS



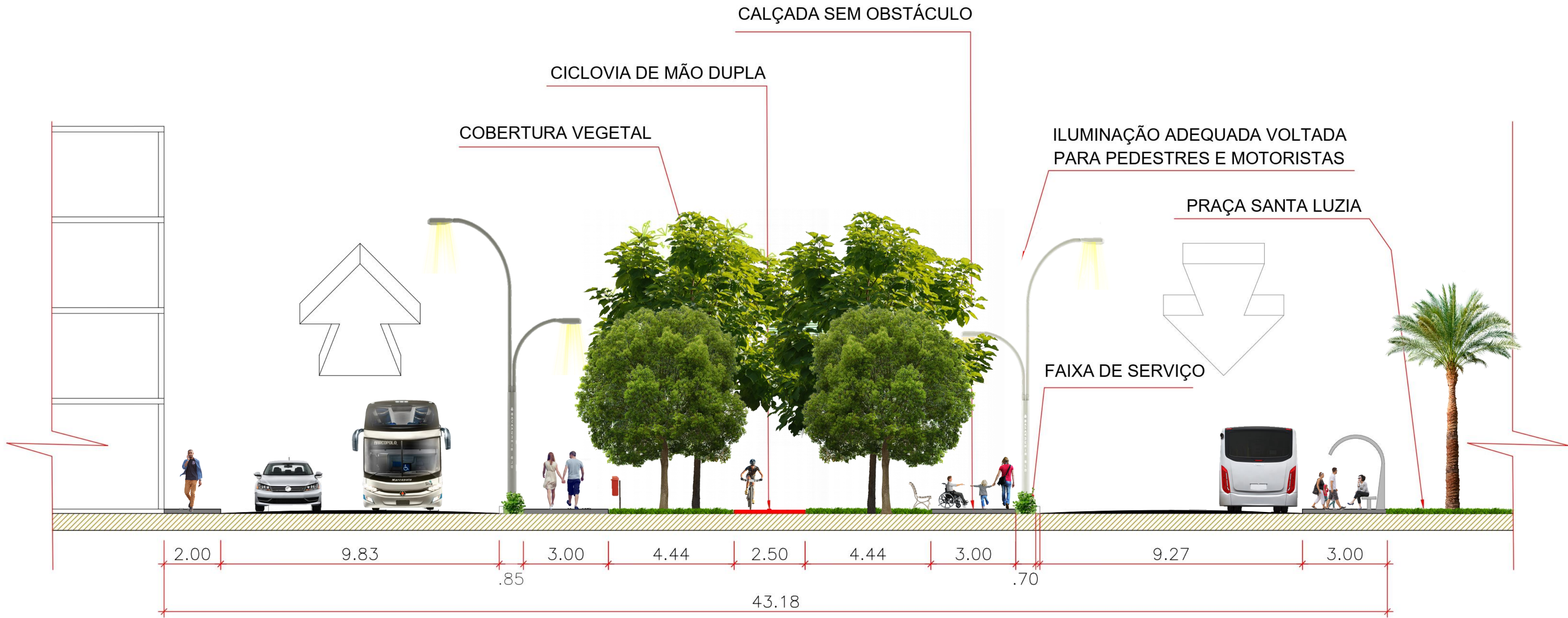
PRIMAZIA DO PEDESTRE E CAMINHABILIDADE

- Priorizar a mobilidade peatonal em detrimento aos demais modais;
- Garantir o direito dos pedestres e transeuntes de caminhar com segurança e qualidade;



INCENTIVO AO USO DE MODAIS NÃO MOTORIZADOS

- Inserção de ciclovias para atender aos ciclistas prioritariamente, estas podendo ser divididas nos sentidos do fluxo da rodovia;
- Inserção de pontos de paradas com existência de para ciclos na praça e próximo aos pontos de ônibus;



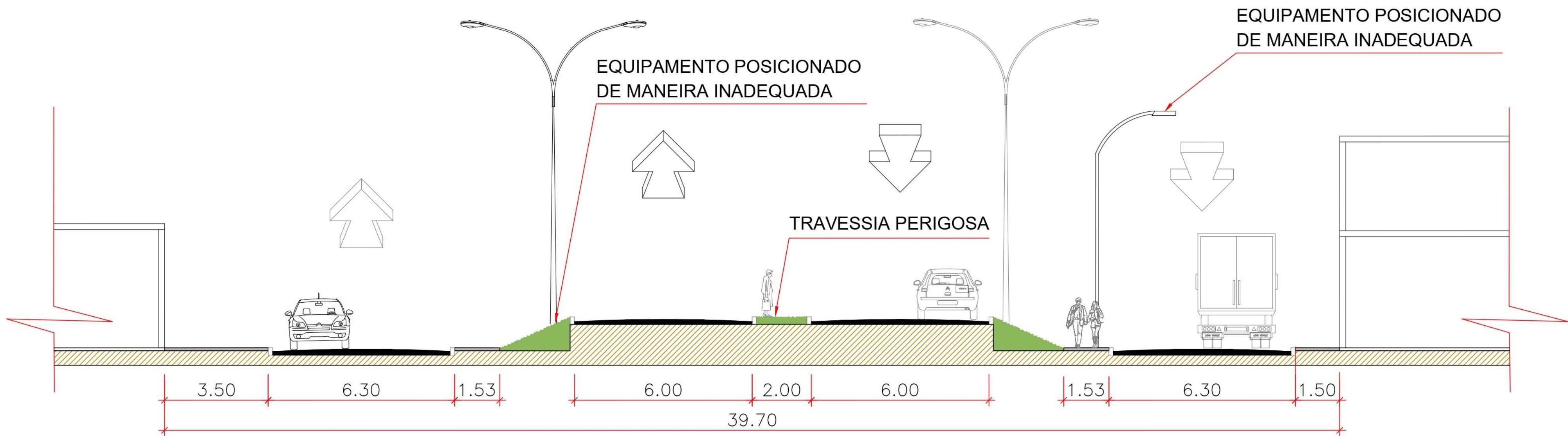
CORTE BB
ESCALA: 1/100

DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA RODOVIA ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA TREZE – LAGARTO, SERGIPE

MAPA MOSCA

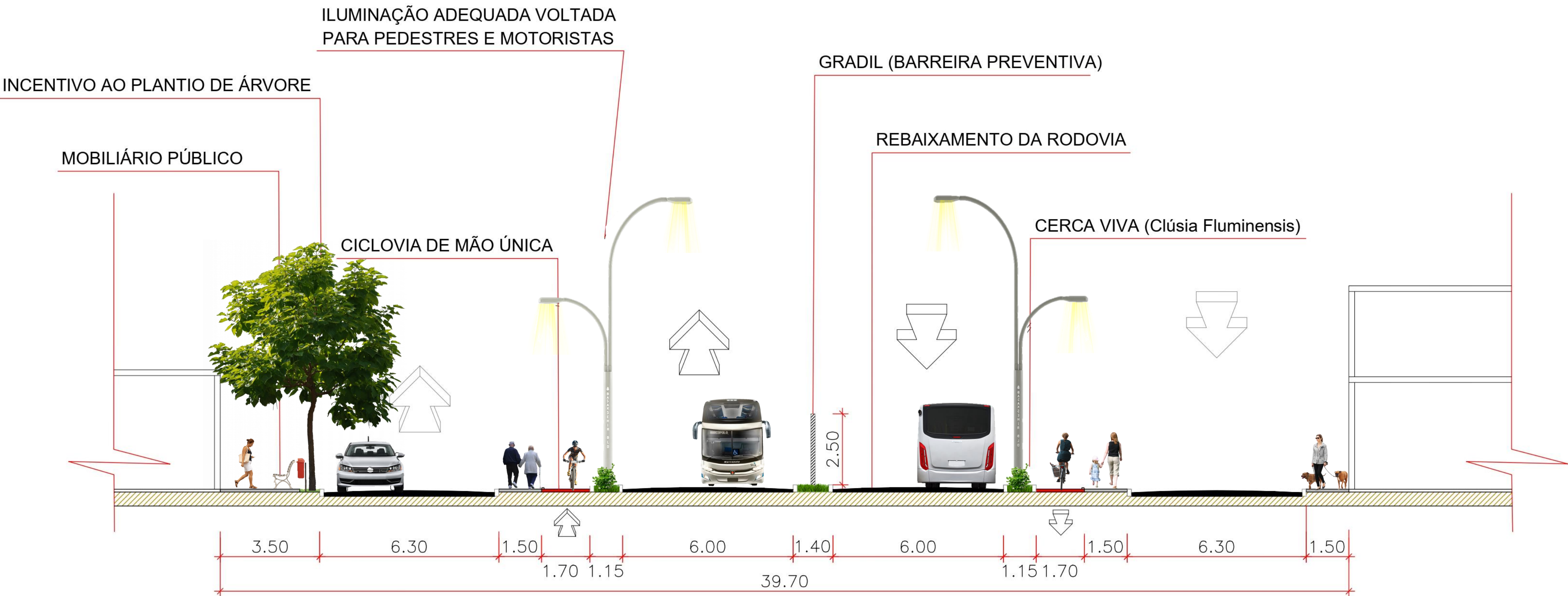


SITUAÇÃO ATUAL :



CORTE CC
ESCALA: 1/100

ANTEPROJETO :



CORTE CC
ESCALA: 1/100

DIRETRIZES PROJETOIS

VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

- Em parceria com os moradores analisar as necessidades de infraestrutura de cada local e propor intervenções, tais como: inserção de mobiliário urbano, paisagismo, e lazer, visando proporcionar conforto e bem para todos;
- Criar métodos que facilitem a integração dos espaços livres com os espaços edificados, dos espaços públicos com os espaços privados, tais como: espaços de permeabilidade do solo otimizando a drenagem e escoamento pluvial, locados em frente as residências;
- Criar espaços de interação para atender diversos tipos de pessoas de diversas idades, locais que poderão ser utilizados a qualquer horário do dia;

PAISAGISMO E COBERTURA VEGETAL

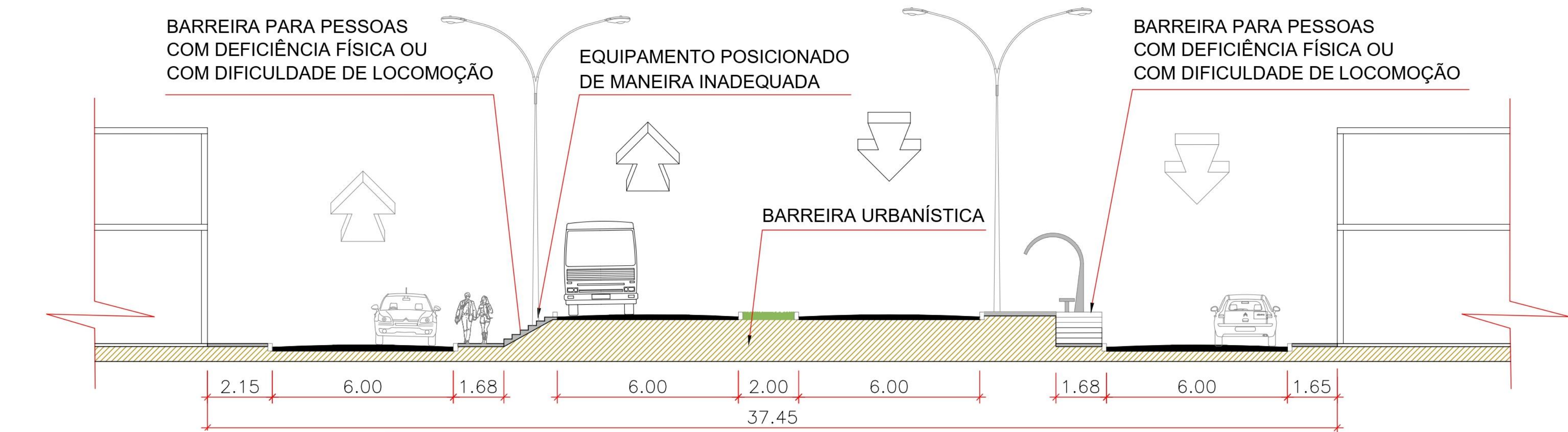
- Incentivar plantio de árvores levando em consideração as fachadas existentes;
- Nos canteiros plantio de espécies arbustivas que desempenhem função de cerca viva e se adapte a ambiente ensolarado
- Na região da praça inserir árvores de grande porte próximo aos mobiliários existentes para criar ambientes sombreados;

DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA RODOVIA ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA TREZE – LAGARTO, SERGIPE

MAPA MOSCA



SITUAÇÃO ATUAL :



CORTE EE
ESCALA: 1/100

ANTEPROJETO :

DIRETRIZES PROJETOIS



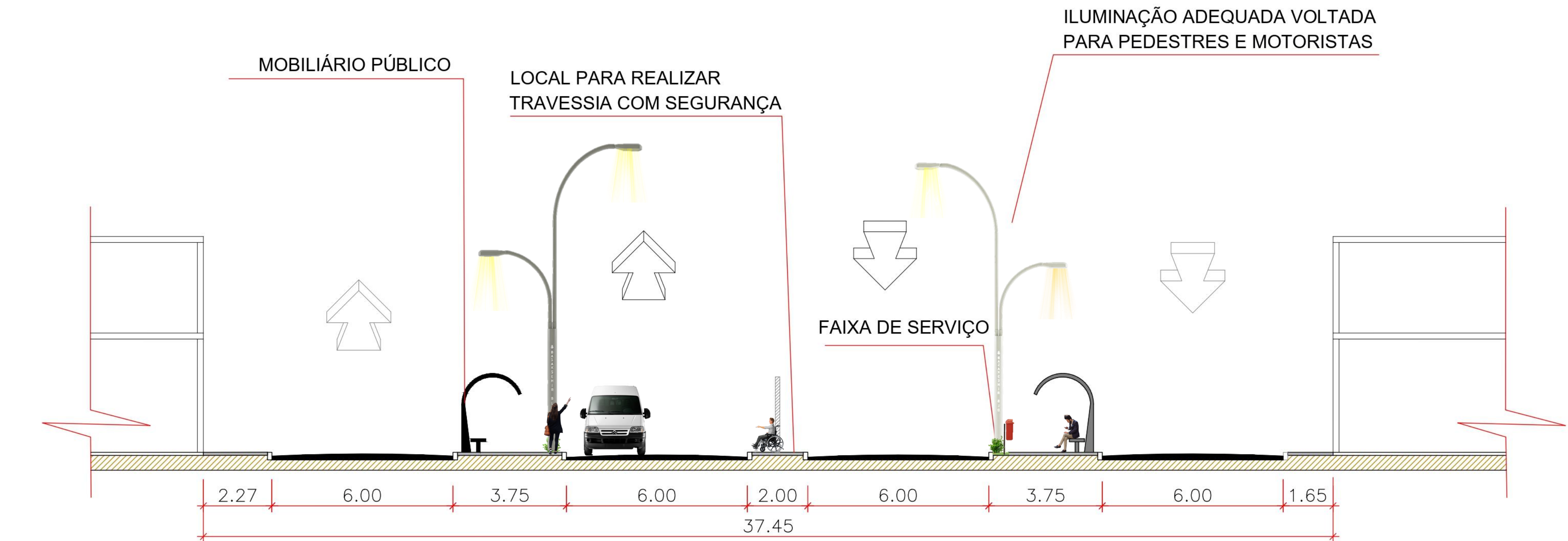
INCENTIVO AO USO DE TRANSPORTE DE USO COLETIVO

- Propor estreitamento das vias locais para que se possa alargar as calçadas e diminuir a velocidade;
- Rever os bolsões de parada de ônibus na rodovia e melhorar a estrutura dos pontos de embarque e desembarque;



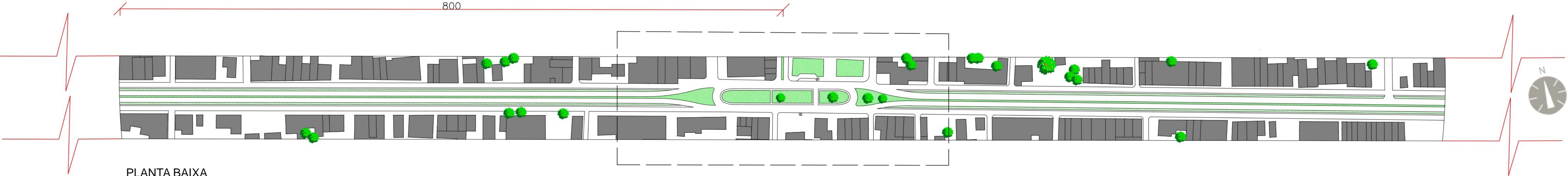
SEGURANÇA E ACESSIBILIDADE

- Propor intervenções nas calçadas para que as mesmas sejam compostas por três faixas, sendo estas de acesso, de serviço e de circulação livre;
- Propor acessibilidade global em todas as calçadas localizada na região limítrofe a rodovia devendo ser nivelada, com calçamento regular e liso e sem presença de obstáculos, facilitando o deslocamento dos seus usuários;
- Inserir por toda a rodovia sinalização semafórica, composta por semáforos de pedestres que possuam botão que ative sinais sonoros indicando qual o momento adequado para realizar a travessia com segurança, atendendo aos portadores de necessidades visuais;



CORTE EE
ESCALA: 1/100

DIRETRIZES PARA REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA RODOVIA ANTÔNIO MARTINS DE MENEZES, POVOADO COLÔNIA TREZE – LAGARTO, SERGIPE

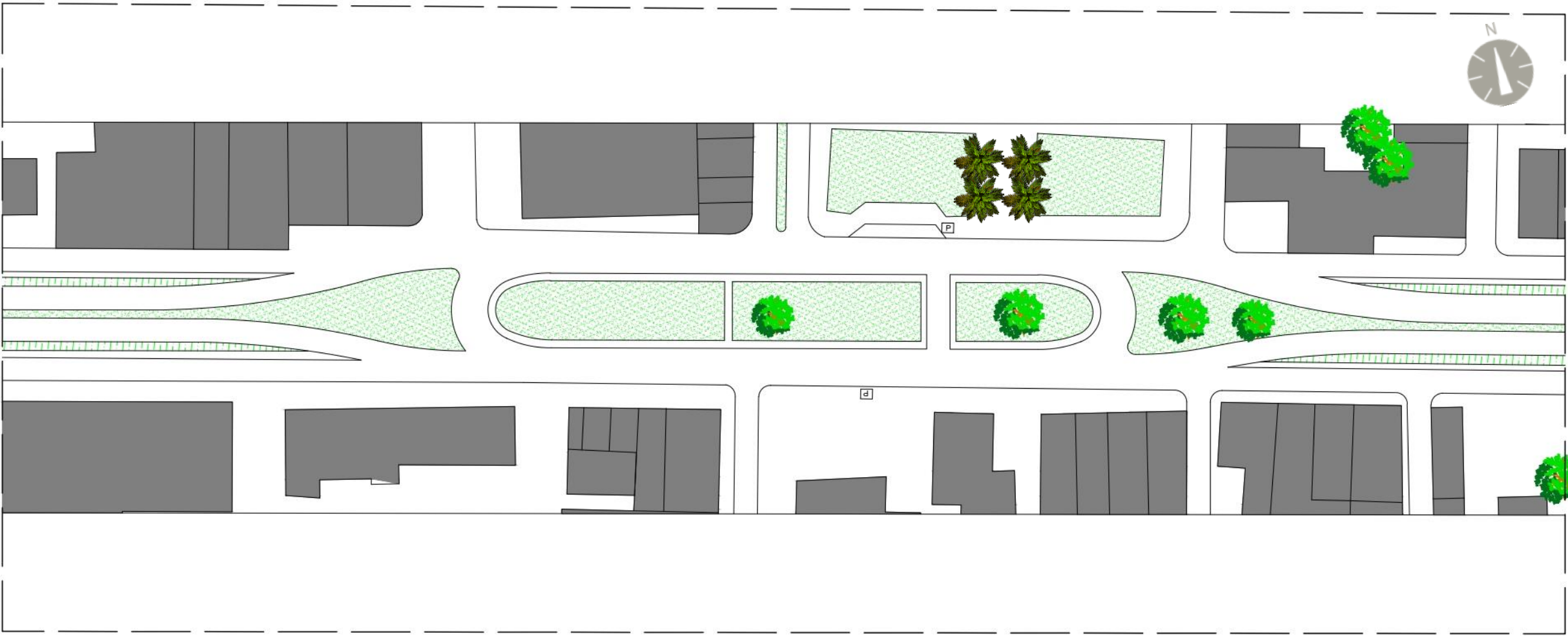


PLANTA BAIXA
ESCALA: 1/2500

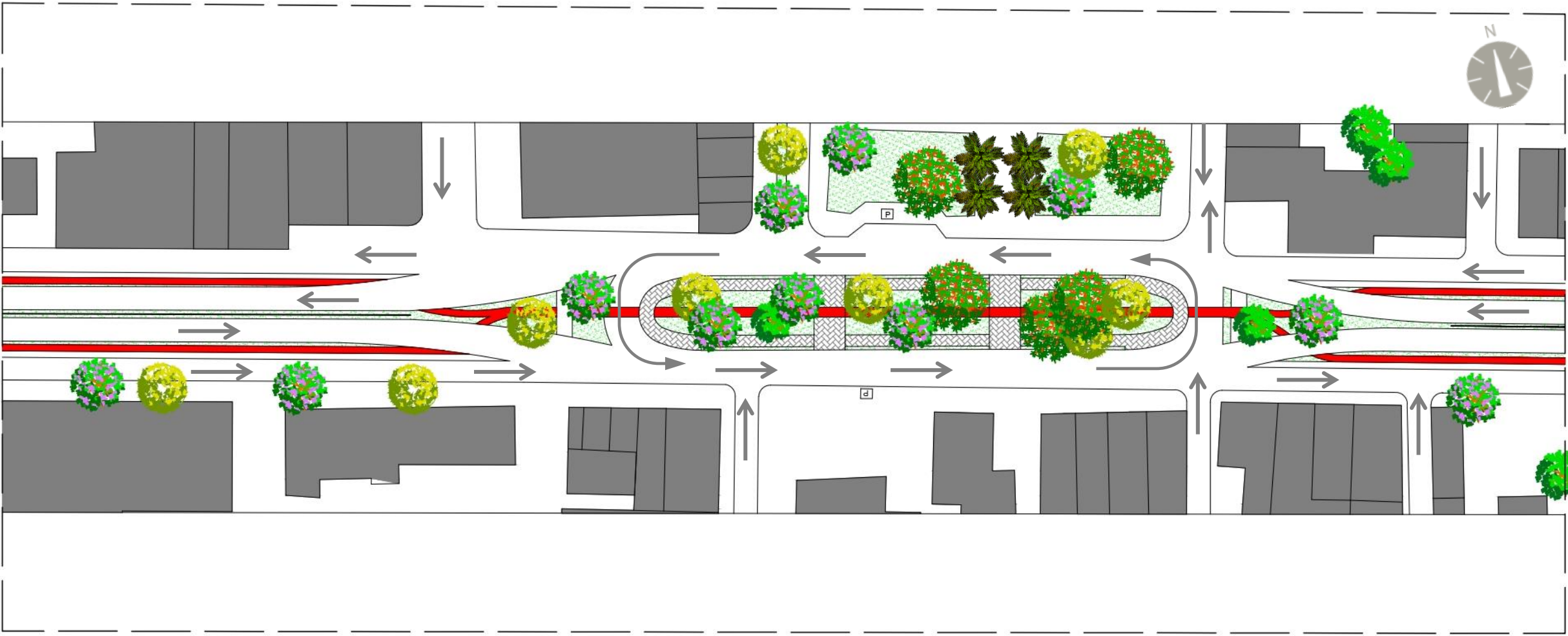


ESCALA: 1/5000

Fonte: Autoral, 2020.



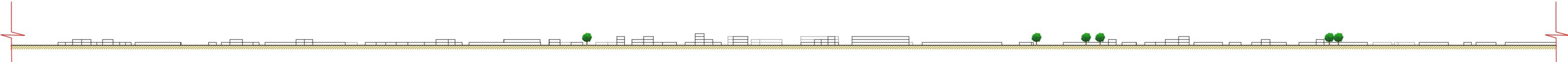
PLANTA BAIXA (SITUAÇÃO ATUAL) ESCALA: 1/1250



PLANTA BAIXA (ANTEPROJETO) ESCALA: 1/1250

PISOS	
REPRESENTAÇÃO	ESPECIFICAÇÃO
	TALUDE
	PISO INTERTRAVADO
	CICLOVIA
	GRAMA ESMERALDA

VEGETAÇÃO			
EXISTENTE	IPÊ ROXO	PAU FERRO	OTIZEIRO



CORTE AA
ESCALA: 1/2500